HONDA WR-V

Se você acha que ele é só a versão aventureira do Fit, acertou! Mas quem disse que isso é ruim? Andamos nele e contamos o que muda

QUATRO RODAS

NOVO COROLLA

Dirigimos o sedã da Toyota que chega em abril. De cara nova, ele ganha mudanças no painel e – finalmente! – controle de estabilidade

Abril

ELES VALEM O QUE CUSTAM!
Sete modelos que têm um custo-benefício campeão

COMPASS x NEW TUCSON
Pelo mesmo preço, um Jeep a diesel ou um Hyundai a gasolina?

RENAULT CAPTUR
Com base de Duster, ele investe em design e altura para desafiar HR-V e Renegade

SEGREDOS
Como será o futuro Audi A1 fabricado no Brasil. Os Fiat Palio e Punto vão sair de linha

LONGA DURAÇÃO
Teste da troca de pneu dos nossos carros. E a tampa do Mobi que queima sua mão

SERVIÇO
Instalou acessório na autorizada? Então a garantia de fábrica pode estar ameaçada

PORSCHE 911 GTS
Sinal dos tempos: o fim do motor aspirado e a estreia de aplicativo para usar no seu celular

HONDA
The Power of Dreams

HR-V

A revolução leva você.

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

Os eleitos 2016

AUTOINFORME 2016 MAIOR VALOR DE REVENDA AUTOS CAMPEÃO GERAL

LATIN NCAP PARA CARROS MAIS SEGUROS

★★★★★
★★★★★

www.latinncap.com TEST 2015

Exclusivo sistema Honda ULT de configuração de bancos

Freio de Estacionamento Eletrônico (EPB) com função Brake Hold

Multimídia de 7" multi-touchscreen

Ar-condicionado digital full touchscreen

Transmissão CVT com troca de marcha no volante

Nota A em consumo
em sua categoria.

Consumo de combustível (km/l) para o Honda HR-V 1.8 16V EXL (Flex): 7,1 km/l (etanol) e 10,5 km/l (gasolina) em ciclo urbano (cidade) e 8,5 km/l (etanol) e 12,1 km/l (gasolina) em ciclo rodoviário (estrada). Classificação no Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular na categoria: A; na absoluta geral: C; e em emissões: A. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões.

HONDA

SUMÁRIO

Edição 693 | Março 2017 | www.quatrorodas.com.br

SEGREDO
13 A Audi gostou de ser brasileira: o novo A1 também será feito aqui

AUDI Q3 FLEX
26 Nacionalização completa

EVOQUE CONVERSÍVEL
28 Ostentação 1.000, lógica zero

RENAULT CAPTUR
30 O Duster que ganhou na loteria

MERCEDES-BENZ CLASSE E
38 Rumo à direção autônoma

ELES VALEM O QUE CUSTAM
42 Carros que você não considera na hora da compra, mas que são campeões em custo-benefício

NEW TUCSON x COMPASS
52 SUVs turbo: diesel ou gasolina?

HONDA WR-V
58 Um Fit bombado para aventuras

TOYOTA COROLLA
64 Novo visual e, finalmente, ESP

PORSCHE 911 GTS
70 Modernização forçada

GARANTIA EM RISCO
92 Cuidado ao equipar seu carro: mesmo itens da concessionária podem eliminar a garantia do veículo

SEÇÕES

5 Carta ao Leitor | 8 Viva-Voz | 13 Via Expressa | 25 Testes | 76 Clássicos QUATRO RODAS
81 Longa Duração | 91 Auto-serviço | 111 Ranking dos Testes | 112 Jeremy Clarkson | 114 Top Ten

Edison tinha razão

"O gênio consiste em 1% de inspiração e 99% de transpiração." Quem dizia isso era Thomas Alva Edison, considerado o inventor da lâmpada elétrica e do fonógrafo, entre outras criações. Sempre achei que a frase também servia ao ofício de jornalista. E não pude deixar de pensar nela quando o repórter Vitor Matsubara me escreveu da África do Sul para dar uma ótima notícia: tinha acabado de dirigir o novo Corolla.

Ele viajara para a Cidade do Cabo para o lançamento do 911 GTS. Numa tarde livre dentro da programação da Porsche, Vitor teve um momento de inspiração que rendeu a capa da revista que está nas suas mãos: foi a uma concessionária Toyota e convenceu o vendedor a deixá-lo fazer um test-drive beeeeem demorado. O resultado pode ser conferido na página 64.

A inspiração também pode estar pertinho. Como olhar as coisas por outro ângulo, enxergar qualidades onde a maioria vê defeitos. É o caso da matéria dos carros que valem o que custam, obra conjunta do Vitor com o repórter Henrique Rodriguez. Onde o mercado via modelos envelhecidos, pouco procurados ou de nicho, a dupla preferiu mostrar o ótimo custo-benefício que cada um esconde.

Apesar dessa dose bem-vinda de inspiração, o bom jornalismo exige muito suor. Vitor, por exemplo, enfrentou problemas logísticos, agenda apertada e gastou muita saliva para persuadir o sul-africano a ceder um carro zero a um brasileiro que nunca vira na vida (*thank you very much, Mr. Hoosain Sablay!*). E ainda foi atrás do

Vitor: correndo entre Porsche e Corolla

fotógrafo local, negociou preço e mostrou como queria as fotos.

Na reportagem do custo-benefício, a equipe se desdobrou para conseguir todos os veículos das sete marcas (alguns difíceis de encontrar), em cores variadas (havia modelo que tinha duas unidades, uma para teste e outra para fotos) e no final fazer todos posarem ao mesmo tempo – você pode avaliar o desfecho na página 42.

O esforço de apuração também se manifesta de outra maneira, como na notícia exclusiva da produção do Audi A1 *(leia na pág. 13)*. Editor da seção Segredo, Paulo Campo Grande, investiu 20 anos de carreira cultivando fontes tão fiéis que pudessem revelar os bastidores das fábricas.

Mas se quiser falar de transpiração de verdade, ninguém superou o editor Péricles Malheiros e o estagiário Guilherme Fontana, como mostramos na página 82. Eles literalmente suaram a camisa para fazer o teste da troca de pneu dos quatro carros da nossa frota de Longa Duração, com direito até a pesagem das rodas.

É... o velho Edison sabia mesmo das coisas.

Zeca Chaves
Redator-chefe
zeca.chaves@abril.com.br

FALE COM A GENTE

REDAÇÃO:
E-mail:
4rodas.abril@atleitor.com.br
Cartas: Av. das Nações Unidas, 7.221, 20º andar; CEP 05425-902, São Paulo, SP

CORREIO TÉCNICO:
Envie sua pergunta para
correiotecnico@abril.com.br

PARA ASSINAR A REVISTA:
www.assineabril.com.br
Tels: (11) 3347-2121
(Grande São Paulo);
0800-775-2828
(outras cidades),
de 2ª a 6ª feira,
das 8h às 22h

SERVIÇOS AO ASSINANTE:
www.abrilsac.com
Tels: (11) 5087-2112
(Grande São Paulo);
0800-775-2112
(outras cidades)

EDIÇÕES ANTERIORES:
Venda exclusiva em bancas, pelo preço de capa vigente. Solicite seu exemplar na banca mais próxima. Venda sujeita à disponibilidade de estoque.

REPRINT EDITORIAL:
Compra de cópias de reportagens de QUATRO RODAS (pedidos mínimos de 1.000 cópias da mesma matéria):
eddias@abril.com.br

QUATRO RODAS NA INTERNET:
www.quatrorodas.com.br

PUBLICIDADE ABRIL:
www.publiabril.com.br
Tel: (11) 3037-2608,
de 2ª a 6ª feira, das
9h às 12h e das 14h às 18h
Fax: (11) 3037-5709

TRABALHE CONOSCO:
www.abril.com.br/trabalheconosco

Hyundai Creta.

Chegou e já conquistou a crítica especializada.

Versões com câmbio automático sequencial de 6 marchas

A partir de:

R$ 85.240

Hyundai Creta Pulse 1.6 AT

Faróis com projetor, luz diurna (DRL) de LED e Cornering Lamp.

Motor Nu 2.0 Flex de 166 cv e sistema Stop & Go.

Banco de couro com ventilação (motorista).

blueNav® – Central multimídia touch screen de 7" com GPS, Apple CarPlay® e Google Android Auto.

Seis airbags, controle de estabilidade e assistente de partida em rampa.

Imagens meramente ilustrativas. Oferta válida para o Hyundai Creta Pulse 1.6 com transmissão automática sequencial de 6 marchas (OCN D018 01), ano de fabricação/acessórios, documentação, manutenção ou qualquer outro produto ou serviço ofertado pelo Concessionário HMB. Valores válidos em território nacional. O Hyundai Creta 2.0 banco de couro com ventilação (motorista), central multimídia blueNav® touch screen de 7", airbag lateral de tórax e airbag tipo são itens de série do Hyundai Creta Prestige 2.0 do veículo. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. Os termos e condições do de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. Preserve a vida. Use o cinto de segurança. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais: /HyundaiBR

Na cidade somos todos pedestres.

HYUNDAI

modelo 2017/2017, preço à vista R$ 85.240,00, com pintura sólida e frete incluso. Preço válido até 31/3/2017 ou enquanto durarem os estoques. Não estão incluídos os preços de Prestige venceu o comparativo de SUVs realizado pela Revista Quatro Rodas, edição nº 892 (Fevereiro/17). Os itens faróis com projetor, luz diurna (DRL) de LED, Cornering Lamp, com transmissão automática sequencial de 6 marchas, ano de fabricação/modelo 2017/2017. Garantia Hyundai 5 anos: sujeita às condições previstas no Manual de Garantia Garantia Hyundai estão estabelecidos no Manual de Garantia do veículo, assim como no Manual do Proprietário. A linha Hyundai Creta está em conformidade com o Programa ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.

> “A Jeep deveria repensar o motor dos seus carros, que os tornam lentos e beberrões. Na contramão, a GM atualizou o agora lindo Tracker e, de brinde, entrega um conjunto mais moderno e eficiente.”

André da Silva
Guarulhos (SP)

NOVA GERAÇÃO DE SUVs

Acho que a QUATRO RODAS vem massacrando a Jeep em suas análises, primeiro com o Renegade e agora com o Compass (“Sociedade alternativa”, fevereiro). A Jeep é a única (com exceção das marcas premium) a oferecer versões SUV puro sangue, com motor diesel e tração 4x4 com seleção de terreno. Sou um feliz dono de um Renegade diesel: 21.000 km em dez meses, zero defeito, 16,3 km/l de média (70% rodoviário). Esse consumo e o custo-benefício não são batidos por nenhum SUV nacional. Sem mencionar o design parrudo e o acabamento diferenciado – este sim reconhecido pela revista.

Rubens Bambini Jr.
São Paulo (SP)

Considerando que os SUVs são carros familiares, colocar o Tracker em segundo lugar no comparativo ficou estranho. Jeep Compass e Honda HR-V são muito mais “carro” que o Chevrolet. O Nissan Kicks não mostra confiabilidade em seu conteúdo e a Hyundai Creta peca no consumo. Em resumo, o teste não me convenceu.

Henrique Queiroz Ribeiro
Goiânia (GO)

Muito me preocupa a capa da edição fevereiro. Como explicar a ausência da Volkswagen no comparativo? Creio que, se o novo Tiguan já tivesse saído do armário mexicano, estaria à frente do Creta. VW andando na contramão da tendência do mercado dos SUVs.

Presley Ramos
Uberlândia (MG)

Pelo preço que estão cobrando pelos novos SUVs, estou muito satisfeito com meu Chevrolet Captiva 2014. Se trocasse hoje, pagaria R$ 102.000 num zero, com qualidades bem superiores à média do mercado, o que supera seu visual cansado.

Fabrício José Duarte
Araxá (MG)

O texto do comparativo afirma que há grande chance de o típico comprador de sedãs médios ficar tentado por algum daqueles SUVs. O típico sim, eu não! Os SUVs e o Corolla vendem muito porque o brasileiro em geral não entende de carro e nem assina a QUATRO RODAS. Tenho um Jetta 2.0 TSI desde 2012. Está com 80.000 km e jamais o trocaria por qualquer carro da reportagem. Nenhum é páreo para os seus 200 cv, o excepcional câmbio DSG de dupla embreagem, o porta-malas de 510 litros, a suspensão traseira multilink ou os seis airbags.

Sandro Souza
São Paulo (SP)

PEUGEOT 3008

Agora sim: nessa nova geração, a Peugeot deu ao 3008 uma cara de SUV (“Carona solidária”, fevereiro). Como deveria ser desde a chegada ao Brasil, em 2010. Com melhorias substanciais, ansio que as vendas, assim como o patinete que vem de brinde, sejam eletrizantes.

Guilherme Silveira de Sousa
Marituba (PA)

Finalmente a Peugeot voltou às origens. Fazendo carro de qualidade e com design atraente, como o 3008. Parabéns à marca.

Francisco Assis
Por e-mail

CAMARO X TTS

Achei curioso o comparativo Audi TTS x Camaro (“Opostos que atraem”, fevereiro). Em comum, só aceleração e preços, pois esses carros têm propostas completamente

diferentes. Acho difícil alguém ter dúvida entre eles.
Paulo Fernando Checoli
São Paulo (SP)

Dois esportivos diferentes de duas escolas distintas. Da germânica, temos a eficiência do ótimo 2.0 turbo aliado à tração integral da Audi. Da americana, temos o icônico Camaro V8 6.2, que na sexta geração tem incríveis 461 cv. O TTS é ideal para o dia a dia numa cidade. O Camaro é ideal para pegar a estrada num fim de semana. Cresci ouvindo meu pai contar histórias de V8 e da rebeldia dos muscle cars. Isso fez de mim um fanático por essas obras de arte. Assim, minha escolha é o Camaro. Afinal, o V8 fala mais alto.
Felipe José dos Reis
Rio Piracicaba (MG)

LONGA DURAÇÃO

Estava feliz com meu Mobi até me deparar com dois problemas inéditos. Em dias muitos quentes, o calor interno é insuportável e, com o sol a pino, nada se enxerga no painel de instrumentos. Liguei para fábrica até conseguir falar com o engenheiro responsável, que disse eu ser a primeira pessoa a reclamar. Acabo de ler na seção Longa Duração de fevereiro sobre o reflexo no painel. Obrigada, Ulisses Cavalcante! Estou redimida.
Maria Claudia Reggiani
Curitiba (PR)

TOP TEN

O Top Ten sobre soluções escondidas (fevereiro) me fez lembrar do acesso ao tanque de combustível do Opala nos anos 80. Escondido atrás da placa, estava o bocal. E na base do porta-malas via-se o cano que se conectava ao tanque, num lugar que hoje é usado pelo estepe, que no Opala ficava em pé, na lateral. Soluções bem diferentes das de hoje.
Igor Jorge de Sant'Anna
Rio de Janeiro (RJ)

CORREÇÕES

· Na reportagem do Troller T4 e Suzuki Jimny (fevereiro, pág. 52), esquecemos de agradecer à Fazenda do 4x4, que cedeu o local para as fotos.

FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA A GENTE

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! – VIVAVOZ.4RODAS@ABRIL.COM.BR

JIPE FRUTINHA

E não é que na hora de carregar o carro para a viagem o motorista acabou ficando todo embananado?
Luiz Octavio de Mello Affonso
Niterói (RJ)

COBERTURA VEGETAL

Ninguém sabia que a Suzuki estava testando escondido em Jerusalém sua mais nova tecnologia verde.
Luciano Camargos,
Santa Luzia (MG)

PAU PRA TODA OBRA

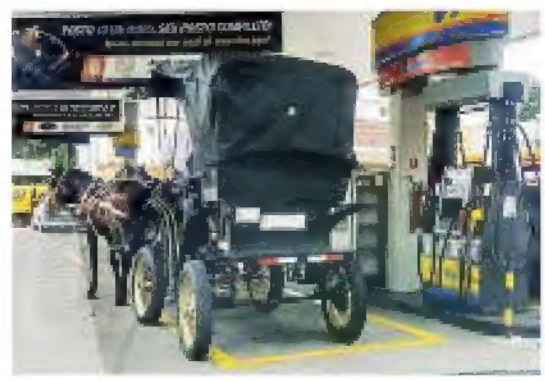
Este Bandeirante é dos bons tempos em que o acabamento da Toyota abusava das madeiras nobres.
Lucas Lobão
Florianópolis (SC)

O VERDADEIRO GOL RALLYE

Eis aí uma versão da Volkswagen que nunca vai ter problemas com os buracos do nosso asfalto.
Oswaldo Neves de Oliveira
Rio de Janeiro (RJ)

VOA, PASSARINHO!

O dono do Tempra entrou na oficina e disse: "Quero ver este carro voando pelas ruas". Foi aí que a imaginação ganhou asas...
Carlos Eduardo Boaretti
Curitiba (PR)



BAIXA CAVALARIA

O frentista achou que era brincadeira quando o cliente parou no posto e pediu para completar só a água.
Cadu Barros
Petrópolis (RJ)

Para tudo que é importante,
faça um seguro primeiro.
Faça o seguro do brasileiro.

Banco do Brasil Seguros

Acesse o site:
especialistaemseguros.com.br

@bancodobrasil /bancodobrasil bb.com.br

Central de Atendimento BB
4004 0001 ou 0800 729 0001

SAC
0800 729 0722

Deficiente Auditivo ou de Fala
0800 729 0088

Ouvidoria BB
0800 729 5678

1 Desconto é concedido em função da classe de bônus do segurado. 2 Após entrega de toda documentação exigida pela seguradora. 3 Somente no débito em conta ou cartão de crédito. Produtos da Brasilveículos Cia de Seguros – CNPJ 01.356.570/0001-81, comercializados pela BB Corretora de Seguros e Administradora de Bens S.A. – CNPJ 27.533.136/0001-39. Automóvel – Processo SUSEP 15414.901053/2013-88. Responsabilidade Civil Facultativa (RCF-V) – Processo SUSEP 15414.900139/2016-36. Os registros desses planos na SUSEP não implicam, por parte desta autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização. SAC 0800 570 7042. SAC Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 775 5045 (atendimento 24 horas, sete dias da semana). Ouvidoria 0800 775 2345. Ouvidoria Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 962 7373 (atendimento das 8h às 18h, de segunda a sexta-feira, exceto feriado). A Ouvidoria poderá ser acionada para atuar na defesa dos direitos dos consumidores, para prevenir, esclarecer e solucionar conflitos não atendidos pelos canais de atendimento habituais. As condições contratuais e o manual de assistência do seguro estão disponíveis para consulta na íntegra no site bb.com.br

Seguro Auto

- Desconto de até 40% na franquia[1]
- Indenização integral em até 5 dias úteis[2]
- Parcelamento em até 6 vezes sem juros[3]

EDITORA Abril

Fundada em 1950

VICTOR CIVITA (1907-1990) ROBERTO CIVITA (1936-2013)

Conselho Editorial: Victor Civita Neto (Presidente), Thomaz Souto Corrêa (Vice-Presidente), Alecsandra Zapparoli, Giancarlo Civita e José Roberto Guzzo

Presidente do Grupo Abril: Walter Longo

Diretora Editorial e Publisher da Abril: Alecsandra Zapparoli
Diretor de Operações: Fábio Petrossi Gallo

Diretor de Assinaturas: Ricardo Perez
Diretora da Casa Cor: Livia Pedreira
Diretor da Gofiox: Dinas Mieto
Diretora de Mercado: Isabel Amorim
Diretor de Planejamento, Controle e Operações: Edilson Soares
Diretora de Serviços de Marketing: Andrea Abelleira
Diretor de Tecnologia: Carlos Sangiorgio

Diretor Editorial - Estilo de Vida: Sérgio Gwercman

QUATRO RODAS

Redator-chefe: Zeca Chaves
Editores: Paulo Campo Grande, Péricles Malheiros, Ulisses Cavalcante, Leo Nishihata
Repórteres: Vitor Matsubara, Isadora Carvalho e Henrique Rodrigues
Editores de Arte: Fernando Pires e Fabio Parra
Pilotos de Teste: Jorge Luiz Alves e Eduardo Campilongo
Estagiários: Guilherme Fontana e Diego Dias
Controle Administrativo: Cristiane Pereira
Atendimento ao Leitor: Sandra Hadach CTI: André Luiz, Marcelo Tavares e Marisa Tomas
www.quatrorodas.com.br

PUBLICIDADE Andrea Veiga (RJ), Ana Paula Moreno (Moda, Decoração e Construção), Cristiano Persona (Financeiro, Mobilidade, Imobiliário e Serviços Empresariais), Daniela Serafim (Tecnologia, Telecom, Saúde, Educação, Agro e Serviços), Marcus Vinicius Ferreira e Renato Mascarenhas (Bens de Consumo, Turismo, Entretenimento e Mídia), William Hagopian (Regionais) ABRIL BRANDED CONTENT Edward Pimenta ASSINATURAS Adailton Granado (Processos e Produção), Daniela Vada (SAC), Icaro Freitas (Circulação Avulsas), Luci Silva (Marketing Direto, Relacionamento e Retenção), Marco Tulio Arabe (Estúdio de Criação), Mary Veras (Vendas Corporativas), Rodrigo Chinaglia (e-business), Wilson Paschoal (Vendas de Rede), MARKETING DE MARCAS Camila Verde (Casa e Decoração), Carolina Bertelli (Femininas), Carolina Fiorosi (Eventos), Cinthia Obrecht (Estilo de Vida), Edson Ferrão (Digital), Icaro Freitas (Circulação Avulsas), Keila Arripinte (Veja), Leander Moreira (Exame) MARKETING CORPORATIVO Maurício Parrilo (Pesquisa de Mercado), Diego Macedo (Abril Big Data), Gloria Porteiro (Licenças), Thais Rocha (Relação com o Mercado) DEDOC E ABRILPRESS Valter Sabino ESTRATÉGIAS E OPERAÇÕES DE PUBLICIDADE Renata Guimarães SEO Isabela Sperandio PARCERIAS E TENDÊNCIAS Airton Lopes PRODUTO DIGITAL Renata Gomes PLANEJAMENTO CONTROLE E OPERAÇÕES Adriana Fávilla, Adriana Kazan, Emiliana Domingues e Renata Antunes RECURSOS HUMANOS Alessandra de Castro (Desenvolvimento Organizacional), Ana Kohl (Serviços de RH) e Márcio Nascimento (Remuneração e Benefícios)

Redação e Correspondência: Av das Nações Unidas, 7221, 20º andar, Pinheiros, São Paulo, SP, CEP 05425-902, tel. (11) 3037-2000. Publicidade São Paulo e informações sobre representantes de publicidade no Brasil e no exterior: www.publiabril.com.br

QUATRO RODAS 692 (ISSN 0033-5908), ano 57, é uma publicação mensal da Editora Abril. Edições anteriores: venda exclusiva em bancas, pelo preço da última edição em banca mais despesa de remessa. Distribuída em todo o país pela Dinap S.A. Distribuidora Nacional de Publicações, São Paulo. QUATRO RODAS não admite publicidade redacional.

Serviço ao Assinante: Grande São Paulo: (11) 5087-2112 Demais localidades: 0800-775-2112
www.abrilsac.com

Para assinar: Grande São Paulo (11) 3347-2145 Demais localidades 0800-775-2145
www.assinaabril.com.br

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO:
Para adquirir os direitos de reprodução de textos e imagens,
ligue: (11) 3990.1329 / (11) 3990.2059
e-mails: atendimentoconteudoabril@abril.com.br e abrilcontent@abril.com.br
Acesse: www.abrilconteudo.com.br

IMPRESSA NA GRÁFICA ABRIL
Av. Otaviano Alves de Lima, 4400, Freguesia do Ó, CEP: 02909-900, São Paulo, SP

IVC | FIPP | ANER | SIP

GRUPO Abril

Presidente AbrilPar: Giancarlo Civita

Presidente do Grupo Abril: Walter Longo

Diretor de Operações: Fábio Petrossi Gallo
Diretora Editorial e Publisher da Abril: Alecsandra Zapparoli
Diretor Superintendente da Gráfica: Eduardo Costa
Diretor Superintendente da Total Express: Bruno Tortorello
Diretor Comercial da Total Publicações: Osmar Lara
Diretor de Auditoria: Thomaz Roberto Scott
Diretora Jurídica: Mariana Macia
Diretor Corporativo de Marketing: Tiago Afonso
Diretora Corporativa de Recursos Humanos: Claudia Ribeiro
Diretora de Relações Corporativas: Meire Fidelis

www.grupoabril.com.br

SEGREDO
– O QUE VEM POR AÍ –

CARROCERIA
A distância entre-eixos deve crescer cerca de 13 centímetros

DESIGN
Hatch compacto terá visual inspirado no irmão maior, o A3

MOTORES
Versão nacional terá motores 1.0 TFSI (105 cv) e 1.4 TFSI (150 cv), ambos flex

Nova geração chega ao Brasil no ano que vem

PROJEÇÃO DA REVISTA

Prazer, sou Audi A1 nacional!

A segunda geração do compacto premium, ainda inédita, vai compartilhar a plataforma que servirá de base para o futuro VW Gol nacional

A Audi vai ampliar seu portfólio *made in Brazil* com a fabricação do compacto A1. O carro, previsto para chegar às lojas brasileiras no segundo semestre de 2018, já será um exemplar da segunda geração, cuja apresentação ocorrerá poucos meses antes, na Europa. Essa estreia está prevista para março de 2018, no Salão de Genebra, palco do lançamento da primeira geração, em 2010.

Conceitualmente, o A1 vai permanecer como a versão reduzida do A3. Isso quer dizer que terá os novos faróis do irmão e também equipamentos como o Virtual Cockpit.

A principal novidade do compacto estará no espaço interno, isso porque o A1 vai crescer, oferecendo mais conforto no banco traseiro e maior capacidade no porta-malas. As medidas precisas ainda são desconhecidas, mas a distância entre-eixos deve aumentar dos atuais 2,47 metros para algo próximo de 2,60 metros. Isso se deve à nova plataforma, que será a MQB A0, em substituição da PQ25. O consumidor brasileiro pode não estar familiarizado com esses códigos, mas logo vai entender as mudanças, uma vez que a PQ25 serve de base para o VW Fox e a MQB A0 será a plataforma da nova geração do Gol (que será o Polo europeu), com estreia prevista para abril.

Além de mais espaço, a plataforma MQB A0 vai garantir maior controle direcional e conforto ao rodar, pois sua estrutura terá maior rigi-

dez graças ao uso intensivo de aços especiais e alumínio em sua construção. Toda essa sofisticação de materiais estará só no A1, que deverá custar o dobro do novo Gol. O hatch da Volks usará a mesma base, porém sem os componentes mais caros, como as partes de alumínio.

Em relação ao modelo que será vendido na Europa, o nosso não terá a opção de carroceria com duas portas (aqui o A1 terá apenas a versão Sportback, com quatro portas) e nem motores diesel, híbrido ou elétrico (estes dois últimos, possibilidades cogitadas na Europa).

Em compensação, os motores 1.0 TSI e 1.4 TFSI, previstos para o Velho Continente, também serão disponibilizados aqui – e em versões flex. O 1.0 TSI de 105/101 cv é o mesmo que equipa o VW Up!, e o 1.4 TFSI de 150 cv vem do A4. A versão 1.8 TFSI de 192 cv sai de cena. No futuro, há a possibilidade de a Audi oferecer uma versão S, importada, com tração integral Quattro e motor de quatro cilindros com cerca de 250 cv.

A Volkswagen ainda não decidiu se o A1 será produzido em São José dos Pinhais (PR), de onde saem A3 e VW Golf, ou em Taubaté (SP), que faz Gol, Voyage e Up!.

Lanternas seguem a identidade da marca

PROJEÇÕES DIGITAIS

Novo Fiat substitui Punto e Palio

Dos planos que a Fiat tinha, de lançar um hatch e um sedã em 2017 e uma picape em 2018, apenas o hatch vai sair do papel agora. O sedã ficou para 2018. E a picape não tem data para chegar. O hatch já está pronto, como se pode ver pelo flagrante ao lado. Ele vem para substituir Punto e Palio, nessa ordem. O Punto já parou de ser fabricado, mas, segundo fontes, a Fiat produziu estoques suficientes para abastecer o mercado até junho, quando o novo hatch estreia. O Palio fica mais um tempo. Talvez até o final do ano. Na chegada, o novo hatch, conhecido internamente pelo código X6H, deverá ter três versões de motor: 1.0, 1.3 e 1.8 (todos já disponíveis na linha Fiat atual). Quem viu o carro de perto diz que ele é maior que o Punto (tem o porte de um Sandero) e será bem equipado (com itens como central multimídia, start-stop e assistente de partida em rampa, entre outros). Segundo fontes, o X6H terá um nome comercial ainda inédito na linha Fiat. Portanto, não será Tipo, como se chegou a cogitar.

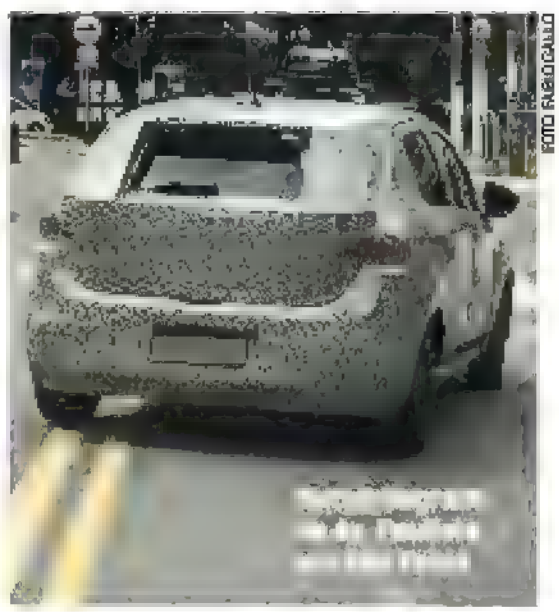


FOTO FABIO CALLILO

ARQUIVO PRIVADO

MULADA
A mula da picape média da VW, rival da Toro, já roda em testes no Brasil, sob a carroceria de um Golf Variant.

PICAPE VOLVO
Depois da Mercedes, outra marca de prestígio vai entrar no segmento de picapes médias. Trata-se da Volvo, que está desenvolvendo uma picape derivada do SUV XC90.

E-PACE
O irmão menor do Jaguar F-Pace já está em gestação. O E-Pace deve chegar no final de 2018, já como linha 2019.

Toro mecânica

Além dos novos X6H e X6S *(leia na página anterior)*, os lançamentos da Fiat para 2017 devem se resumir a variações de carros já existentes. Um deles seria uma versão de entrada da picape Toro. Atualmente, a Toro mais barata é a Freedom 1.8 automática, que custa R$ 84.590. A nova versão seria mais simples e equipada com câmbio manual, com preço ao redor de R$ 79.000, o mesmo valor cobrado pela topo de gama da Strada, a Adventure CD 1.8 Dualogic. Assim, o público poderá escolher entre Toro básica e Strada completa.

MANDE SEU SEGREDO

Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós –

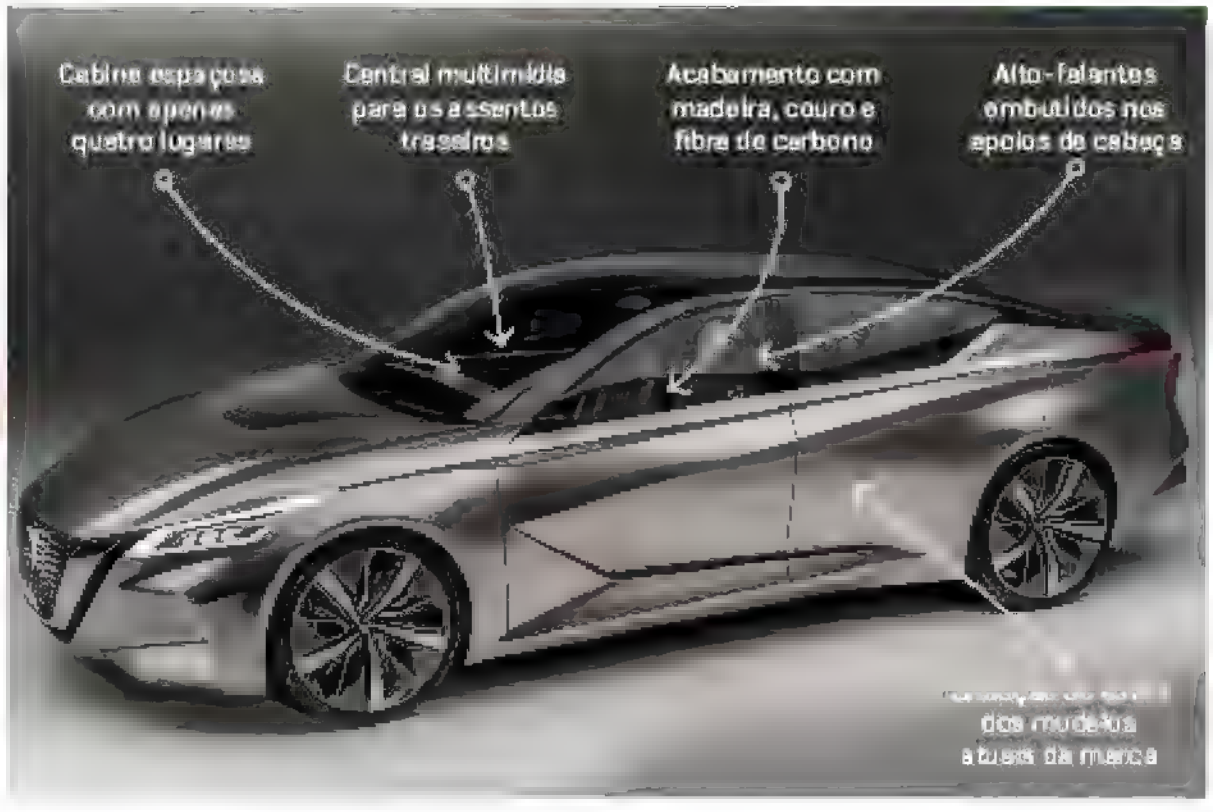
PCG@ABRIL.COM.BR

SEGREDO EM GRUPO

Na cidade de Leticia, Colômbia, vizinha de fronteira com Tabatinga, no Amazonas, o leitor Daniel de Paula fotografou a Renault Alaskan que já é vendida por lá. Por aqui, a Alaskan chega no final de 2017, como linha 2018. A Alaskan é uma das três picapes desenvolvidas em conjunto pelas marcas Renault, Nissan e Mercedes. Nissan Frontier estreia em abril de 2017 e Mercedes GLT, no final de 2018.

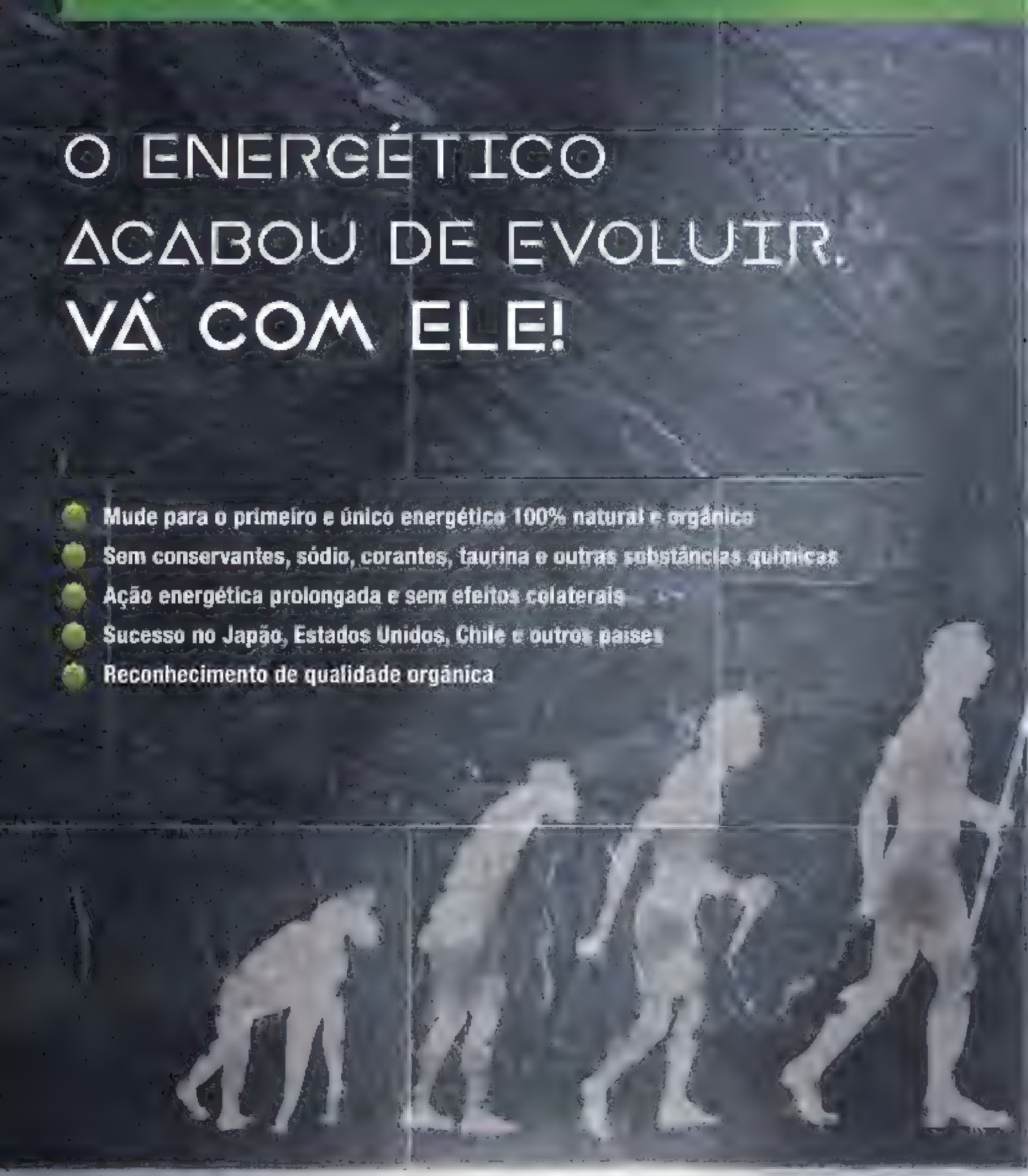
NISSAN VMOTION2.0

Apresentado em Detroit este ano, o Vmotion2.0 sinaliza como serão os sedãs da marca nos próximos gerações, com valorização do estilo e da qualidade de vida a bordo.



O ENERGÉTICO ACABOU DE EVOLUIR. VÁ COM ELE!

- Mude para o primeiro e único energético 100% natural e orgânico
- Sem conservantes, sódio, corantes, taurina e outras substâncias químicas
- Ação energética prolongada e sem efeitos colaterais
- Sucesso no Japão, Estados Unidos, Chile e outros países
- Reconhecimento de qualidade orgânica



PRATIQUE
ORGANIQUE

NATURAL
BRAZILIAN
ENERGY

Acesse
assinegobox.com.br
e receba seu energético,
com desconto,
em casa.

GoBox

Você piloto

Para corredores profissionais ou em início de carreira, a FVee permite que amantes do automobilismo vivam a emoção de domar um monoposto

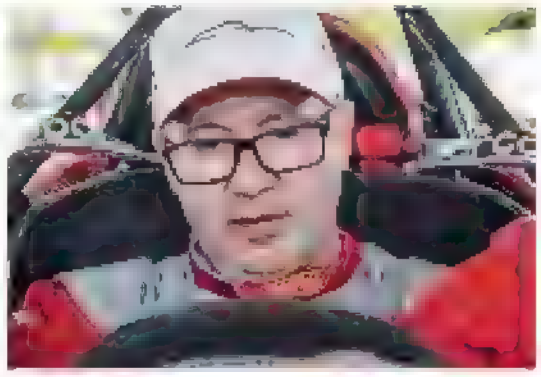
POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS FERNANDO PIRES

Sucesso dos anos de 1970, os monopostos equipados com mecânica VW estão de volta às pistas. O nome da categoria se americanizou: FVee Brazil. Mas o conceito é o mesmo que consagrou a antiga Fórmula Vê, que é automobilismo com custos reduzidos. Segundo os responsáveis pelo retorno dos monopostos, a FVee quer ser uma categoria para principiantes, pilotos de kart que pretendam seguir carreira ou mesmo para aqueles que cultivam o automobilismo como hobby.

A F/promo Racing, que é a administradora da FVee, organiza um campeonato de pilotos (com dez etapas), mas também promove cursos, sob coordenação do ex-piloto de F-1 Wilson Fittipaldi, para quem quer começar e eventos de Track Day para os que desejam viver a experiência das pistas por um dia.

Para participar das competições, é necessário ter carteira de piloto da Confederação Brasileira de Automobilismo. O custo de uma etapa em Interlagos (treinos, tomada de tempo e corrida, sexta e sábado) é de R$ 4.030 (inclui aluguel do carro, apoio de mecânicos, cronometragem, combustível e transporte do carro). Para os amadores, o pacote de treinos livres (até seis sessões) custa R$ 2.000 (mesmo valor cobrado pelo curso de um dia). Isso inclui carro, combustível, locação e equipamento e a taxa do autódromo de Piracicaba (SP), onde são realizados os treinos.

Painel traz as informações básicas



Nosso editor recebe o briefing pré-prova

Participamos de um dia de treinos livres. Devidamente paramentados, com macacão, sapatilha, luvas, capacete e Hans (protetor para coluna, pescoço e cabeça), passamos pelo briefing (sessão em que os organizadores dão alertas de segurança e sobre o comportamento na pista) e nos apresentamos para ajustar o assento e o cinto de cinco pontos.

Os momentos que antecedem a entrada na pista sempre são tensos, mesmo para quem já fez isso antes (um misto de ansiedade, curiosidade, prazer e medo). Saio do boxe com cautela. Na segunda volta, porém, já estou ambientando com o carro e com a pista. O cinto de segurança, que no boxe parecia me impedir de respirar de tão apertado, já não incomoda mais. Vou pisando cada vez mais fundo, sentindo as reações do carro e ouvindo o ronco do motor, enquanto vejo as zebras chegando e ficando para trás. Ao final das retas, piso forte no freio e o Fvee desacelera com eficiência. A direção é direta. A cada movimento observo as rodas expostas à frente obedecendo meus comandos. Me sinto eufórico.

Os bólidos da FVee usam motor VW EA111 (o mesmo que equipa o Fox) 1.6, refrigerado a água, e transmissão de quatro marchas do antigo Fusca, assim como a suspensão dianteira. O chassi é tubular. Com cerca de 100 cv de potência e 500 kg de peso, a relação peso-potência, de 5 kg/cv, é garantia de adrenalina nas pistas. De acordo com o piloto de testes da categoria Zigomar Júnior, o monoposto é capaz de atingir 200 km/h no final da reta do Autódromo de Interlagos. Mas em Piracicaba, se cheguei a 150 km/h foi muito. O cockpit do FVee não tem velocímetro: só conta-giros, sensor de queima e indicador de temperatura.

Os carros podem ser adquiridos. O kit básico da categoria (chassi, caixa de direção, tanque de combustível e carenagem entre outros itens) sai por R$ 13.000. E o carro pronto custa R$ 45.000. Além desses custos, o piloto também fica responsável pelas despesas que eventualmente surgirem em razão de acidentes. Se você se animou, acesse www.fvee.com.br.

VILLE DU VIN e veja Comer&Beber

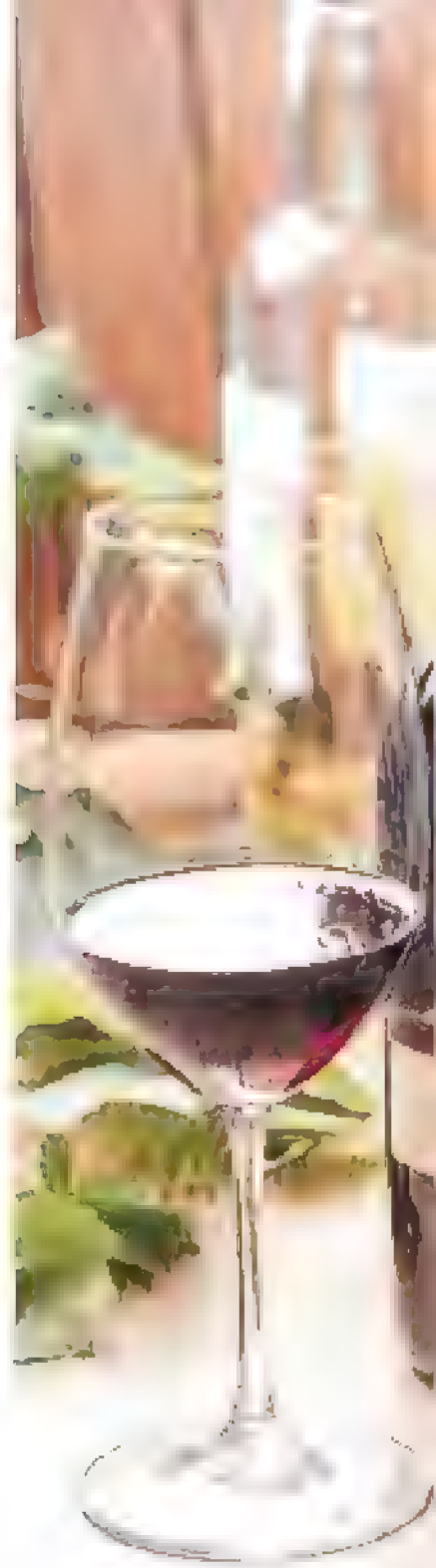
Recomendam:

BENVINO

RÓTULOS EXCLUSIVOS. EXPERIÊNCIAS ÚNICAS.

Assine BENVINO, **O clube de assinaturas** que leva vinhos das melhores vinícolas do mundo até a sua casa.

O grande desafio de um apreciador de vinho é escolher o que degustar. Afinal, existem mais de 75 mil rótulos no mercado, produzidos em 72 países. BENVINO ajuda você nessa escolha, enriquecendo seu conhecimento com histórias fascinantes dos lugares de produção, dicas de harmonização e muito mais, tornando pleno o seu prazer de degustar um bom vinho.



PREMIER

Quer descobrir os sabores das principais regiões produtoras do mundo? Assine este plano que leva para você, todo mês, dois rótulos exclusivos.

Apenas **R$ 99,00**/mês

EXCLUSIF

Este plano é especial para quem quer ampliar seus conhecimentos sobre o universo de vinhos e vinhedos. Assine e receba, todo mês, dois rótulos premium.

Apenas **R$ 185,00**/mês

EXCELENCE

Neste plano, você tem produções de qualidade excepcional das melhores vinícolas do mundo. Assine e receba mensalmente em casa uma seleção de rótulos.

Apenas **R$ 359,00**/mês

GRUPO Abril

Assine BENVINO

Receba em casa vinhos exclusivos e selecionados por especialistas todos os meses.

1 Acesse o site GoBOX e crie a sua conta.

2 Escolha o seu plano

3 Faça a sua assinatura informando seus dados e o seu cartão de crédito

4 Receba todo mês, no conforto da sua casa, a sua caixa BENVINO

www.**assinegobox**.com.br

Estas foram as matérias mais lidas no nosso site no último mês. Não viu, acesse:

QUATRORODAS.COM.BR

facebook.com/quatrorodas instagram.com/quatro_rodas

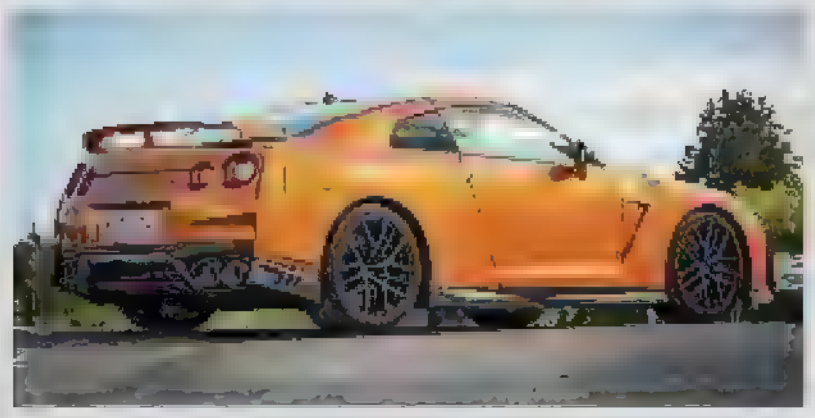
JPX: A AVENTURA DE EIKE BATISTA NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

A história do jipe feito em Minas Gerais que era bom no fora de estrada – quando não fervia

O JPX Montez e Eike: parceria de apenas nove anos

Dez carros que foram emancipados por seus fabricantes

Chevrolet Classic, Citroën AirCross, DS 3, Nissan GT-R (foto), Subaru WRX... Algumas versões fizeram tanto sucesso que seguiram carreira solo, como modelo ou marca própria.



Oito marcas que decidiram abandonar o Brasil

Alta do dólar e baixas vendas estão entre os motivos que fizeram algumas empresas desistirem de seus planos no país, como Mazda, Geely, Daewoo ou Mahindra (foto).

O que acontece ao engatar a ré com o carro em movimento?

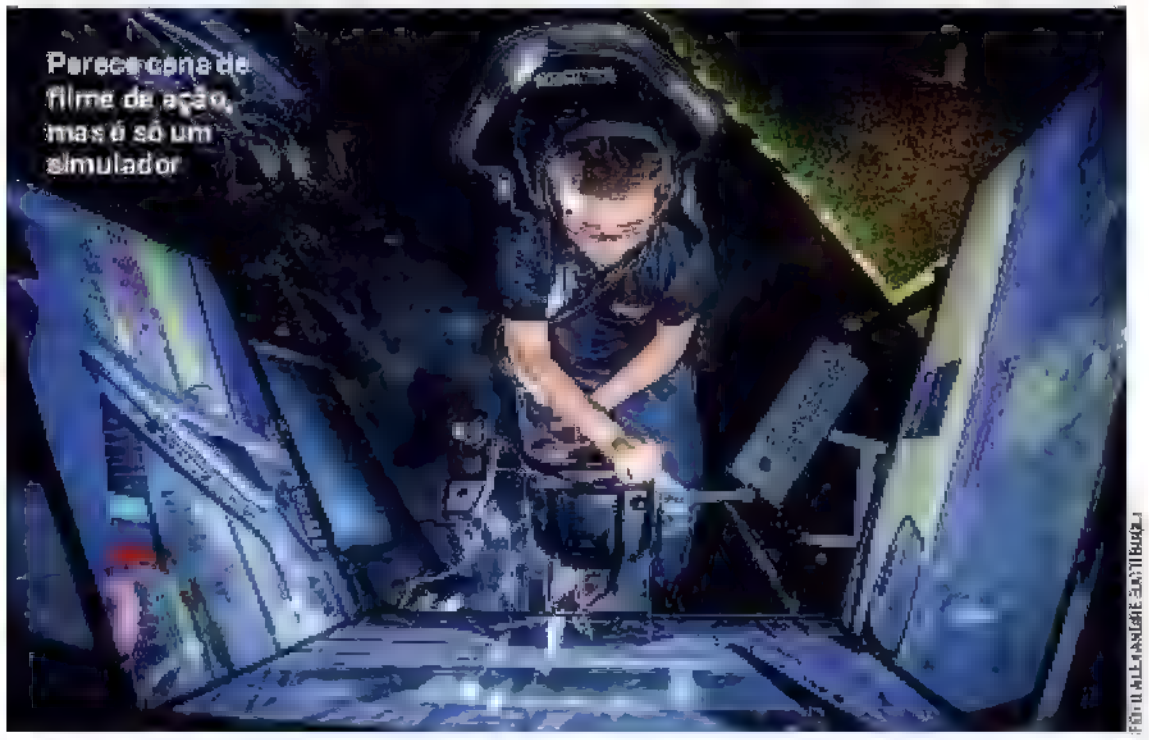
Também ficou curioso para saber? Este é daquelas dúvidas que você sempre teve, mas nunca teve coragem de descobrir. Entre no nosso site, assista ao vídeo e se surpreenda.

Qual a influência das cores na temperatura do carro?

Você sabia que, dependendo do tonalidade da pintura, a cabine exposta ao sol pode ficar até 9°C mais quente? Até o consumo é afetado: a variação pode chegar a 1,1%.

Corrida de mentira

Empresário abre negócio para fãs de simuladores – e atrai até pilotos profissionais | POR VITOR MATSUBARA

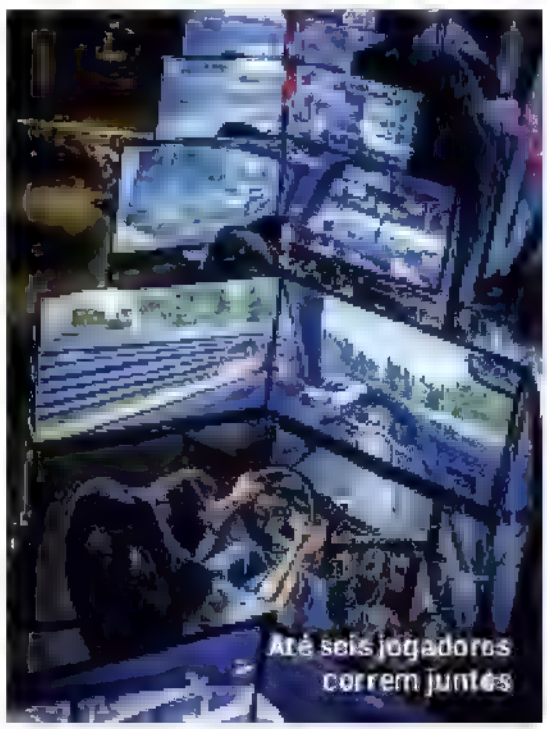

Parece cena de filme de ação, mas é só um simulador

Sou louco por games de corrida. Dos primeiros *Need for Speed* a *Gran Turismo 6*, nunca recuso um convite para participar de um racha on-line. Pessoas como eu já têm um lugar para se divertir na capital paulista: o Autódromo Virtual São Paulo. O local nasceu do hobby do DJ e designer Augusto Rizzi. Praticante de automobilismo virtual, ele deixou de lado a carreira para ganhar a vida com simuladores: "Percebi que havia demanda por um lugar onde os jogadores pudessem jogar e socializar".

São seis estações com volante, pedais, três tipos de câmbio (manual, sequencial e paddle-shifts), bancos concha, três monitores e fones de ouvido. O simulador escolhido foi o Assetto Corsa, que reproduz fielmente as características de cada pista, como ondulações e inclinações das curvas.

Na hora do meu teste, passei vergonha tentando me acostumar ao simulador, mesmo sendo piloto de videogame há quase 30 anos. Os carros também refletem a dirigibilidade da vida real, exigindo prática para domar bólidos como a Ferrari SF15-T da temporada 2015 de Fórmula 1.

Até pilotos profissionais visitam o local para praticar enquanto estão longe das pistas. É o caso de Fernando Rees, brasileiro que disputa o WEC (Campeonato Mundial de Endurance) há seis anos. "A estrutura do AVSP é a mais próxima possível do simulador que utilizo na Inglaterra", afirma o piloto da Aston Martin Racing. Cada hora de jogo custa R$ 45 e o valor diminui à medida que o jogador permanece mais horas no local. Só tome cuidado para não ficar o dia todo lá.


Até seis jogadores correm juntos

Os destaques de QUATRO RODAS em março de...

Há quem não goste dos SUVs e do destaque dado a eles hoje. Porém, a invasão nas ruas e na imprensa especializada não é novidade. Em 2007, um comparativo reunia os representantes do segmento: CR-V, Tucson, X-Trail, RAV4, Sportage e Freelander.

REMODELAÇÃO POLÊMICA

Se hoje o Fiat Palio já segue para seu sexto ano sem mudanças visuais, na geração passada do hatch, isso era diferente. Em 2007, com 11 anos de mercado, ele chegava à sua quarta reformulação. Apesar da boa fama conquistada e da tentativa de agradar a maioria, aquele Palio causou polêmica pelo retrocesso tecnológico e estilístico em relação ao anterior. Mudou dois anos depois, e sem deixar rastros – ele não ficou nem na versão Fire, que permaneceu com a cara de 2004.

A 80ª edição da revista iniciava uma nova era com uma reforma gráfica. Para a estrela, o protótipo Willys 1300, que superava os 200 km/h com seu motor 1.298 cc.

Apesar do quesito novidade a favor do Fiat 147, o Chevette levou a melhor no comparativo que ilustrou a capa de março de 1977 pela maior economia de combustível.

Voyage e Escort ainda mantinham a rivalidade, apesar da Autolatina. No Longa Duração, a Belina 4x4 chegava ao final dos 50.000 km reprovada, após tantos problemas.

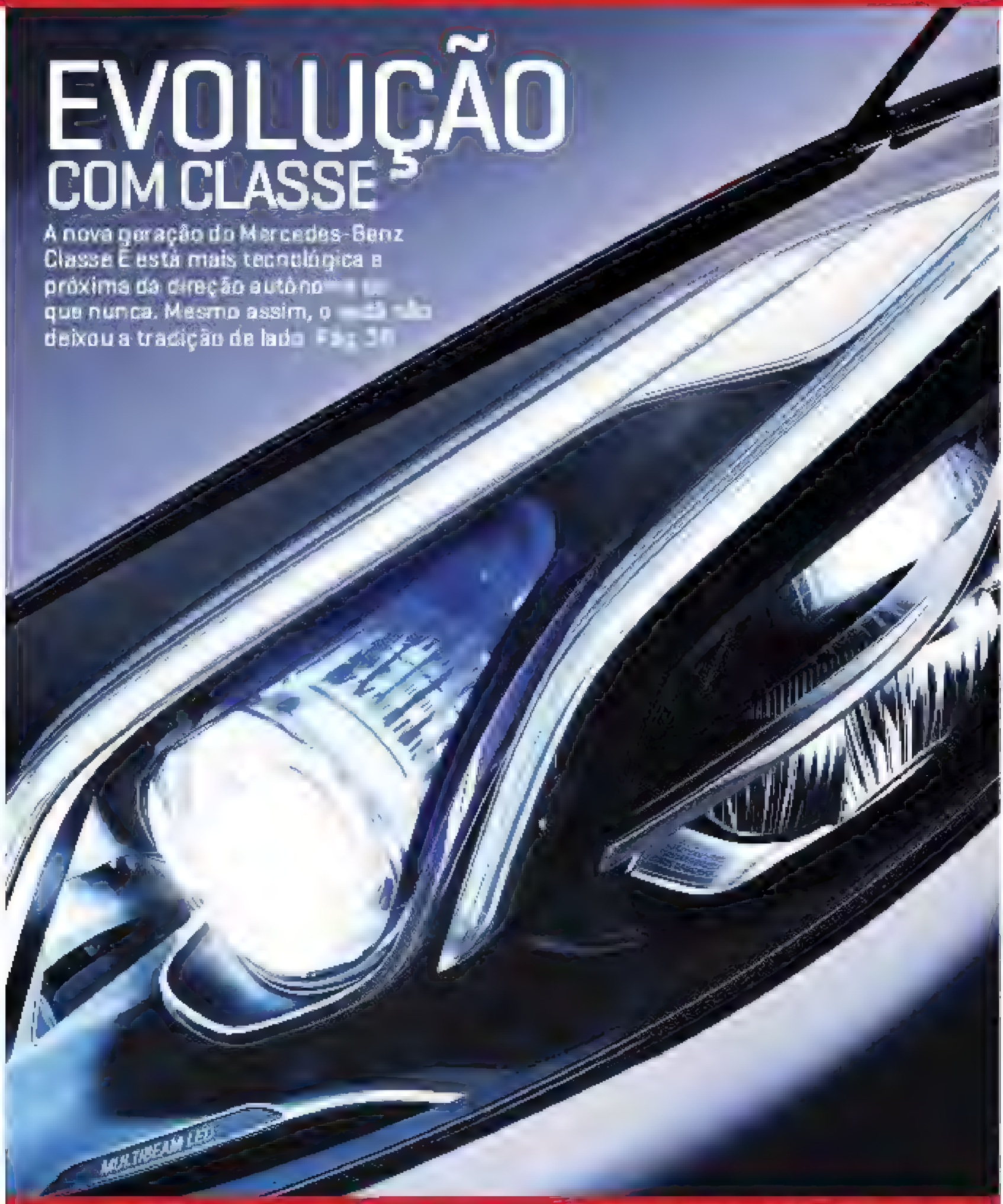
O inédito e aguardado Ford Ka enfim chegava ao mercado brasileiro. Apesar do preço alto para um "minicarro" e do espaço diminuto, ele se destacou pela economia.

TESTES

LEVAMOS PARA A PISTA PRIMEIRO E DEPOIS VOCÊ LEVA PARA CASA

EVOLUÇÃO COM CLASSE

A nova geração do Mercedes-Benz Classe E está mais tecnológica e próxima da direção autônoma que nunca. Mesmo assim, o [illegible] deixou a tração de lado Pág. 34



AUDI Q3 FLEX Pág. 26 | RANGE ROVER EVOQUE CONVERSÍVEL Pág. 28 | RENAULT CAPTUR Pág. 30
CARROS QUE SÃO BONS NEGÓCIOS Pág. 42 | NEW TUCSON X COMPASS Pág. 50 | HONDA WR-V Pág. 58

PACOTE FLEXÍVEL

Com a chegada do motor flex, Q3 se junta ao time dos SUVs compactos de luxo fabricados no Brasil que rodam tanto com gasolina quanto com etanol

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS JOÃO MANTOVANI

Ter motor flex pode não ser fator determinante na venda de um SUV de luxo. O Audi Q3 é líder do segmento e as estatísticas mostram que ele mantém a posição mesmo após seus rivais Mercedes GLA e BMW X1 se tornarem flex, em meados de 2016. Oferecer um motor flex, porém, atende às necessidades dos consumidores, sem exceções, e ainda conta pontos no programa de eficiência energética do governo. Por isso, o Q3 está chegando às lojas, este mês, equipado com motor flex.

A novidade atinge apenas a opção 1.4 TFSI – a 2.0 TFSI continua só na gasolina. Mas já representa um avanço e o melhor: as mudanças não acarretaram aumento de preços. O Q3 1.4 TFSI chega nas três versões de acabamento: Attraction (R$ 143.190), Ambiente (R$ 154.190) e Ambition mostrada aqui (R$ 170.190).

Para rodar com gasolina, etanol ou misturas em qualquer proporção, as peças que entram em contato com o combustível (como bomba de alimentação, filtros, galerias, bicos injetores) receberam novo tratamento superficial para aumentar sua resistência à corrosão. Além disso, o mapeamento eletrônico foi refeito de modo a contemplar as novas condições de uso (o sistema precisa ajustar parâmetros como ponto de ignição e tempo de injeção nas mais variadas situações). Ajuda o fato de o motor possuir um sensor para reconhecer o combustível antes da queima e não somente depois, a partir dos gases de escapamento, como é o comum (pela sonda lâmbda). Dessa forma, é possível garantir uma queima mais eficiente, o que resulta em melhor rendimento e menores emissões.

Comparando a ficha técnica do Q3 flex com a de seu antecessor, é possível notar que os ajustes possibilita-

ram gerar os mesmos volumes de força para os dois combustíveis e manter o torque em seu patamar mais elevado por mais tempo. O torque de 25,5 mkgf não mudou, mas o regime em que se apresenta, que era entre 1.500 e 3.500 rpm, agora vai até 4.000 rpm. E a potência máxima permaneceu em 150 cv entre 5.000 e 6.000 rpm.

Levamos o SUV para a pista e verificamos que seu rendimento não mudou. Em todas as medições (com gasolina), o Q3 Flex ficou empatado com o Q3 a gasolina. No 0 a 100 km/l, ambos cravaram o tempo de 9,5 segundos. As retomadas de 60 a 100 km/h, ficaram em 5,5 segundos (ante 5,7 segundos do modelo anterior). E o consumo foi de 10,2 km/l na cidade e 13,9 km/l na estrada (frente a 10,7 e 13,1 km/l). Como, além do motor, não houve mudanças nos demais sistemas – transmissão, pneus, , peso –, esse resultado não surpreende.

O Q3 é o mais antigo dos SUVs compactos premium do mercado. Estreou em 2012, enquanto o GLA é de 2014 e o X1 chegou à segunda geração em 2015. Mas o Q3 passou por reestilização em 2015 e ganhou o motor flex agora, duas ações para lhe dar um fôlego a mais até a chegada de sua nova geração, prevista para 2018.

Apresentado em três versões de acabamento, Q3 Flex tem motor 1.4 TFSI que gera 150 cv de potência, com etanol ou com gasolina

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 8,5 s
0 a 1.000 m:
31,1 s – 166,3 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 4,4 s
0 60 a 100 km/h: 5,5 s
0 80 a 120 km/h: 7,0 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m:
18,2/27,8/84,3 m

CONSUMO
Urbano: 10,2 km/l
Rodoviário: 13,9 km/l

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 170.190
Motor: flex, diant., transv., 4 cil., 16V, turbo, 1.395 cm³, 150 cv entre 5.000 e 6.000 rpm, 25,5 mkgf entre 1.500 e 4.000 rpm
Câmbio: automatizado, 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.) / multilink (tras.)
Freios: discos vent.
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 235/55 R17
Dimensões: comp., 438,8 cm; largura, 183,1 cm; altura, 159 cm; entre-eixos, 260,3 cm; peso, 1.405 kg; tanque, 64 l; porta-malas, 460 l

VEREDICTO

Sem aumento de preços e com o mesmo rendimento de seu antecessor, a gasolina, o Q3 flex ficou melhor por se tornar mais versátil na hora de abastecer.

★★★★

LÓGICA AO VENTO

Sem muito sentido, o Evoque conversível chega para agradar àqueles que não querem passar despercebidos por aí

POR GUILHERME FONTANA | FOTOS LEO SPOSITO

É impossível falar sobre o Evoque conversível sem citar o sucesso que o modelo faz pelas ruas. Não é preciso ir longe para notar os olhares curiosos e as câmeras apontadas. Portanto, é bom que os futuros donos do SUV sem teto se acostumem. Além de seu estilo peculiar, inicialmente apenas 45 unidades serão vendidas por aqui a R$ 292.500.

Três fatores fazem dele um carro tão chamativo. O primeiro, ser um Evoque. Apesar de ser figura fácil nas ruas (foram 23.449 unidades emplacadas desde sua chegada, em 2011), ele é um daqueles típicos carros que exala ostentação. O segundo, por ser laranja (a cor, exclusiva da versão conversível, não é cobrada à parte). Por fim, o inesperado (e incoerente) fato de ser um SUV conversível – bastam 18 segundos para abrir ou 21 para fechar o teto de lona. O processo, feito por um botão no console central, pode ocorrer a até 50 km/h.

Comparado às versões de cinco portas, o sem teto (que tem só duas) é 5 cm mais estreito, 26 mais baixo e tem apenas 251 litros para bagagens, contra 575. Ele também tem menos espaço para as pernas nos bancos traseiros – que levam somente dois ocupantes, diferentemente dos três que podem ir na versão comum. Mais do que isso, o acesso ao espaço traseiro é complicado pela altura do carro e exige mais esforço de quem tenta acessá-lo, mesmo com o sistema elétrico de afastamento do banco dianteiro. Se a capota estiver fechada, são grandes as chances de seus convidados baterem a cabeça. Mas, convenhamos, mesmo com os pontos de ancoragem para cadeirinhas infantis e saídas de ar-condicionado traseiras, dificilmente o Evoque conversível será utilizado por uma grande família no cotidiano.

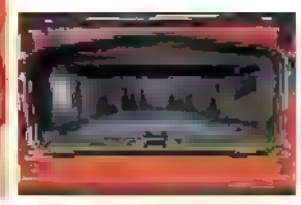
Teto de lona mantém o estilo das versões convencionais

Apesar da mecânica idêntica às demais versões e do peso extra (281 kg), o modelo de 1.936 kg é menos estável em altas velocidades, quando é possível ter a acústica digna de um carro fechado com a capota baixada e os vidros erguidos. Em caso de capotamento, duas barras se erguem atrás dos encostos traseiros em 90 milissegundos. Além da estabilidade, o desempenho e o consumo também são prejudicados. O motor 2.0 turbo de 240 cv e 34,7 mkgf, em conjunto com o câmbio automático de nove marchas, leva o Evoque de 0 a 100 km/h em 9,4 segundos, contra 8,5 da versão Dynamic fechada. As médias de consumo ficaram em 7,4 e 10,1 km/l nos ciclos urbano/rodoviário – foram 8,2 e 12,3 no SUV convencional.

Os itens de série têm como base a versão HSE Dynamic, com rodas aro 20, Park Assist, câmera 360 e cinco airbags, mas a central InControl Touch Pro, com 10,2 polegadas, e os faróis full led são exclusivos. O único opcional é o pacote Black Pack, que cobra R$ 10.197 por grade, emblemas e as mesmas rodas pintadas de preto.

Um SUV conversível, de fato, não tem muita lógica. Ele perde espaço e funcionalidade, grandes trunfos dos SUVs. Mas no caso do Evoque e de quem quer fugir do óbvio, o sentido é justamente não ter um sentido.

Além do espaço reduzido, só duas pessoas vão sentada atrás. O porta-malas, apesar de pequeno (251 litros), tem um acesso para o banco traseiro



Central multimídia com tela de 10,2" é nova

Faróis full led são de série no conversível

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 9,4 s
0 a 1.000 m: 30,6 s

VELOCIDADE MÁXIMA
209 km/h

RETOMADA
3ª 40 a 80 km/h: 3,8 s
4ª 60 a 100 km/h: 4,9 s
5ª 80 a 120 km/h: 6,7 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m: 17/28,5/66,4 m

CONSUMO
Urbano: 7,4 km/l
Rodoviário: 10,1 km/l
(testa com gasolina)

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 292.500
Motor: gasol., diant., transv., 4 cil., 1.999 cm³, 240 cv a 5.800 rpm, 34,7 mkgf a 1.750 rpm
Câmbio: aut., 9 marchas, tração integral
Suspensão: McPherson (d) e multilink (t)
Freios: discos vent. (diant.)/ discos sólidos (tras.)
Direção: elétrica, 11,3 m (diâm. giro)
Rodas e pneus: liga leve, 245/45 R20
Dimensões: compr., 437 cm; altura, 160,9 cm; largura, 208,5 cm; entre-eixos, 266 cm; peso, 1.936 kg; tanque, 68,5 l; porta-malas, 251 l
Equipamentos de série: assistente de permanência em faixa, câmera 360, faróis altos automáticos, monitor de fadiga, navegador GPS

VEREDICTO

Um SUV com teto retrátil, espaço reduzido e duas portas não é nada prático. A proposta do Evoque, porém, é divertir seu dono e fazê-lo ser visto por onde passar.

★★★★

A clientela recebe nova identidade visual da marca

Baixe o app Blippar, aponte o celular na horizontal para interagir e veja o vídeo

O PRIMO RICO DO DUSTER

A versão brasileira do Captur usa a base do conhecido SUV da Renault combinada ao mais novo estilo francês

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS LÉO SPOSITO

O Renault Captur, que chega às lojas este mês, frequenta os textos da QUATRO RODAS desde 2011, quando a marca apresentou o Captur Concept, no Salão de Genebra. Em 2013, a Renault lançou a versão que hoje é reconhecida como francesa. E em 2016 foi a vez da russa, que se chama Kaptur, com K, para manter a sonoridade do nome, porque C tem som de S, em russo (ficaria "saptur"). Com C ou com K, Captur não tem significado algum – a pronúncia correta é "cáptur", de acordo com a fábrica. Agora é hora de conhecer a versão nacional, que a Renault identifica como americana, uma vez que será produzida no Brasil e exportada para oito países da América Latina (México, Colômbia, Equador, Peru, Paraguai, Chile, Argentina e Uruguai).

Apesar do nome com C, o nosso usa a plataforma do russo, que é a do Duster, enquanto o francês compartilha a base do Clio da quarta geração (o Clio nacional que saiu de linha no final de 2016 era da terceira geração).

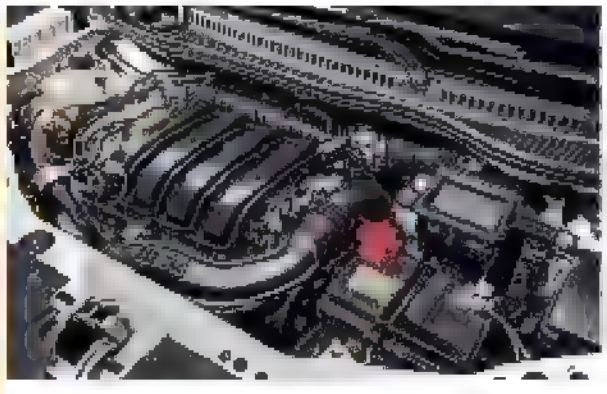
A Renault optou pela plataforma do Duster – SUV que estreou em 2009, derivado do Logan, que é de 2004 – por questão de custo. Para ter a base do Clio (de 2012) seria necessário um investimento bem maior para adequar a plataforma às condições de uso locais e também em mudanças na fábrica do Paraná, o que implicaria em encarecer o produto.

Na troca, porém, o Captur brasileiro perdeu alguns recursos. No francês, por exemplo, os bancos traseiros ficam em posição mais alta, em relação aos dianteiros, e correm em um trilho longitudinal de 16 cm, permitindo variar o espaço para pessoas e bagagem. Dessa forma, a capacidade do porta-malas vai de 377 a 455 litros. No modelo nacional, o espaço para pessoas é igualmente interessante, uma vez que a distância entre-eixos do Duster (267 cm) é maior que a do Clio (261 cm). Mas o espaço é fixo e nosso porta-malas fica em 437 litros.

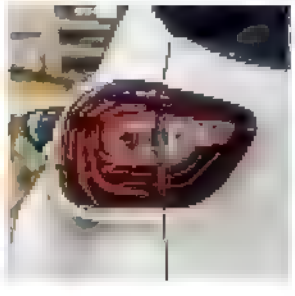
RECOLHENDO ELOGIOS Apesar de o estilo geral ser o mesmo na versão russa (que é igual à brasileira) e na francesa, eles só compartilham três peças entre si: faróis, portas dianteiras e tampa do porta-malas – afinal, a base mecânica delas é bem diferente. Olhando é difícil notar. A dupla russa/brasileira teve retoques no capô (com ressaltos mais acentuados) e no para-choque dianteiro (ganhou luzes de posição com leds, na forma de parênteses) – alterações, aliás, que foram feitas pelos designers da Renault do Brasil.

O visual é o ponto forte do Captur, com suas superfícies onduladas e a grade dianteira que expressa a nova identidade da marca. No tempo em que estivemos com o carro, ouvimos diversos elogios por onde rodamos. A grande altura em relação ao solo

Banco apoia bem o corpo do motorista. Há bom espaço na traseira. Porta-malas tem capacidade para 437 litros de bagagem



Motor 2.0 flex gera 148/143 cv. Luzes de posição e lanternas com iluminação por leds



não passou despercebida, porém. Visto de lateral, o vão livre prejudica a harmonia do conjunto – além de dificultar o acesso à cabine na traseira, já que atrás a altura é maior do que na frente (a fábrica informa que o vão livre no ponto mais baixo é de 21 cm, mas usando a base da soleira das portas como referência, medimos 25 à frente e 31 atrás). Esse vão livre alto tem uma vantagem, porém, que é a habilidade de ignorar buracos e quebra-molas.

Por dentro, o projeto é bem executado, com a boa ergonomia e o design do painel que se estende às laterais das portas. Mas aqui também há aspectos negativos. O plástico das peças do painel é pobre visualmente e duro ao toque (o contato é necessário em partes como os botões de abertura da ventilação). E o mesmo ocorre com o revestimento do volante: o material que imita couro é áspero.

O Captur estreia em duas versões: Zen 1.6 manual e Intense 2.0 automático, ao preço de R$ 78.900 e R$ 88.490, respectivamente. Em junho, a Renault vai apresentar a opção do câmbio automático CVT, que virá com o motor 1.6, na versão de acabamento de entrada Zen e preço intermediário.

A 1.6 usa o mesmo motor SCe flex do Sandero com 120/118 cv, acompanhado de câmbio manual de cinco marchas. A 2.0 traz o motor do Duster com 145/143 cv e câmbio automático de quatro marchas. Desde a versão básica Zen, o Captur vem com quatro airbags (dois frontais e dois laterais), ESP, ar-condicionado, rodas de liga leve aro 17, vidros elétricos nas quatro portas, piloto automático e luzes de posição de led, entre outros itens de série. A central multimídia e a pintura do teto (em preto ou marfim) são opcionais. A Intense acrescenta à lista ar-condicionado automático, câmera de ré, central multimídia, sensor de chuva, sensor crepuscular, faróis de neblina direcionais e rodas de liga leve diamantadas. Seus opcionais são a pintura do teto e os bancos com revestimento que imita couro.

PISANDO FUNDO A unidade mostrada aqui é a Intense 2.0. No dia a dia, o modelo agrada pela ampla área envidraçada, que favorece a visibilidade, e a eficiência do isolamento acústico, tanto da parte mecânica (ruídos de motor e câmbio) quanto aerodinâmica (vedação de portas). Faltou indicação de marchas, quando se usa o câmbio no modo manual (na alavanca), e também ajuste telescópico no volante (só existe ajuste de altura).

Na pista de testes, como esperado, seu rendimento ficou no patamar do Duster 2.0 automático. Equipados com os mesmos motor e câmbio, os dois têm pesos aproximados. O Captur pesa 1.352 kg e o Duster, 1.294 kg. Nas acelerações de 0 a 100 km/h, enquanto o Captur fez o tempo de 13,2 segun-

Rodas com revestimento diamantado, na versão Intense

dos, o Duster ficou com 12,7 segundos. E nas retomadas de velocidade, de 60 a 100 km/h em Drive, o Captur conseguiu a marca de 7,7 segundos, contra 7,2 segundos do Duster.

O Duster foi ligeiramente melhor, mas, de fato, os dois são lentos. Na prática, o motorista precisa pisar fundo para fazer uma ultrapassagem e, dependendo da situação, esperar o câmbio reduzir uma ou duas marchas antes de o carro arrancar.

Nas medições de consumo, o Captur se mostrou um pouco mais econômico. Ele obteve as médias de 9,2 km/l na cidade e 12,3 km/l na estrada, diante de 8,7 km/l e 11,2 km/l do Duster, respectivamente. Mas esses números são compatíveis com os do segmento de SUVs médios.

Dinamicamente, o Captur também tem problemas. Sua suspensão dura transmite as imperfeições da via para a cabine. Assim como a direção firme, que não filtra as interações dos pneus com o piso. Além de exigir esforço acima da média para ser movimentada. Isso não compromete a segurança, pelo contrário: garante estabilidade para um veículo que possui o centro de gravidade elevado como um SUV, mas o motorista leva algum tempo para reconhecer esse comportamento e ganhar confiança no veículo.

Quando o Captur Concept foi apresentado, em 2011, o segmento de SUVs praticamente não existia no Brasil. As ofertas se resumiam a modelos com propostas muito diferentes entre si como Ford Ecosport, Chevrolet Blazer e Pajero TR4. Naquele tempo, um SUV como o Captur seria um modelo revolucionário, mas hoje ele entra em um segmento já congestionado de opções atualizadas. Para saber como ele pode se sair nesse contexto, acompanhe na página seguinte um comparativo com seus principais rivais.

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 13,3 s
0 a 1.000 m:
34,7 s – 151,2 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
D 40 a 80 km/h: 5,7 s
D 60 a 100 km/h: 7,7 s
D 80 a 120 km/h: 9,5 s

FRENAGENS
80/80/120 km/h – 0 m:
16,2/29,0/66,6 m

CONSUMO
Urbano: 9,2 km/l
Rodoviário: 12,3 km/l

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 88.490
Motor: flex, diant., transversal, 4 cil., 1.998 cm³, 16 V, 148/143 cv a 5.750 rpm, 20,9 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: aut., 4 marchas,
Suspensão: McPherson (diant.)/ eixo de torção (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.) / tambor (tras.).
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 215/60 R17
Dimensões: comp., 432,9 cm; largura, 181,3 cm; altura, 161,9 cm; entre-eixos, 267,3 cm; peso, 1.352 kg; tanque, 50 l; porta-malas, 437 l
Equipamentos de série: 4 airbags, ESP, ar-condicionado digital e leds de posição

VEREDICTO

O Captur é um carro inovador no estilo, mas tecnicamente defasado. Sua plataforma é antiga e ela ainda tem câmbio de quatro marchas.

★★★

DE FRENTE COM OS RIVAIS

O Captur terá de ser guerreiro para crescer no mercado onde há SUVs com qualidades tão relevantes (ou mais) quanto sua principal arma, o design

ILUSTRAÇÃO: MAURÍCIO PLANEL

A Renault aposta alto no design e, de fato, o Captur tem qualidades nesse terreno. Ele é bonito, moderno e sofisticado. Não por acaso seu slogan é "Design à primeira vista". Mas o Captur não está sozinho nesse cenário. Entre os SUVs compactos, há opções para todos os gostos, do futurista HR-V ao descolado Renegade. No caso do Renegade, a Jeep foi tão ou mais meticulosa que a Renault ao elaborar seu projeto, com um diferencial: o padrão de acabamento interno. O Renegade é referência nessa área, enquanto o Captur decepciona.

Outro ponto a favor do modelos da Renault é o custo-benefício. Custando R$ 88.490, na opção 2.0 Intense, ele é mais barato que as versões intermediárias ou completas de muitos dos rivais. Exemplos: o Kicks 1.6 SL sai por R$ 91.900 e o Creta Pulse 2.0 é vendido a R$ 92.490. Há, porém, diferenças de conteúdo. O Captur 2.0 Intense até que não é mal equipado, trazendo central multimídia com GPS e câmera de ré, quatro airbags e ESP. Mas não chega a superar rivais como o Kicks, que traz a mais câmera 360, bancos de couro e seis airbags. O Tracker só tem dois airbags e não traz o ESP, mas oferece start-stop, OnStar, bancos elétricos, alerta de pontos cegos e câmbio automático de seis marchas (no Captur, o câmbio tem quatro).

PELOTÃO DE TRÁS No espaço interno, o Renault também faz boa figura. Ele tem 2,67 metros na distância entre-eixos, enquanto o HR-V mede 2,61 e o Tracker, 2,55. E em seu porta-malas cabem 437 litros, capacidade igualada pelo HR-V (que soma 431 litros do porta-malas com 6 litros de um compartimento sob o assoalho).

Até aqui, pode-se dizer que o Captur se defende com valentia, nos diferentes aspectos analisados. No entanto, na média de desempenho, o Renault é derrotado por todos os concorrentes. Com o tempo de 13,3 segundos, nas provas de 0 a 100 km/h, ele foi mais lento que o reconhecidamente vagaroso Renegade (12,3 segundos). Além disso, o Captur também fica devendo um comportamento dinâmico melhor.

O segmento de SUVs está se igualando ao dos sedãs, onde há anos três modelos se revezam na liderança e um grupo briga pelo quarto lugar. Pelo que se vê nesta comparação, o Captur ficou para trás do quinteto porque perde na maioria dos quesitos, destacando-se apenas em design (mas rivaliza com o Jeep) e preço de compra (ganha de todos, porém é menos equipado).

reifor

65 ANOS

65 anos de muita energia

Faça revisões em sua bateria regularmente

BATERIAS

reifor

www.reiforbaterias.com.br

Segurança
Desempenho

OCP 0016 INMETRO

Registro
000165/2013

Março 2017 Portaria Inmetro 301/2011.

CLASSE E *MODERNIDADE*

Além da nova linguagem de estilo, a Mercedes deu ainda mais sofisticação e inteligência ao Classe E

POR PÉRICLES MALHEIROS | FOTOS JOÃO MANTOVANI

MV Baixe o app Blippar, aponte o celular na horizontal para as páginas e veja o vídeo

A décima geração do Classe E já está à venda no Brasil. Último dos sedãs a incorporar a nova identidade visual da Mercedes, o Classe E recebeu também uma série de itens que confirmam a rota da indústria rumo à direção autônoma.

"Os carros da marca tal estão todos muito parecidos, só muda o tamanho." Você já deve ter ouvido isso de alguém – e, muito provavelmente, acontecerá de novo com o Classe E 2017: a exemplo do Classe C, ele está com a mesma cara do S. Ou seja, quem não é mercedeiro de carteirinha, vê os modelos mais famosos da casa sendo oferecidos em três tamanhos: P, M e G.

Isso é o que parece, mas analisados a fundo – ou por um atento fã da marca –, nota-se que a diferença entre eles vai muito além do porte.

Ao menos inicialmente, a nova geração do Classe E será vendida no Brasil com uma única opção de motor (2.0 turbo a gasolina de 211 cv) e duas versões de acabamento, E 250 Avantgarde e E 250 Exclusive, igual à unidade cedida para teste. A diferença entre elas está no tratamento estético: a Avantgarde, mais jovial, tem grade frontal com duas lâminas paralelas e a estrela de três pontas ao centro, em substituição à de três barras bipartidas com o distintivo Mercedes separado, montado no capô. Internamente, o acabamento

Na outra versão, com grade esportiva

Traseira lembra o Classe S, o maior sedã da marca

Nova geração do Classe E alinhou o design ao novo estilo da marca. Faróis e lanternas são integrais de led. Motor com turbo e injeção direta rende 211 cv

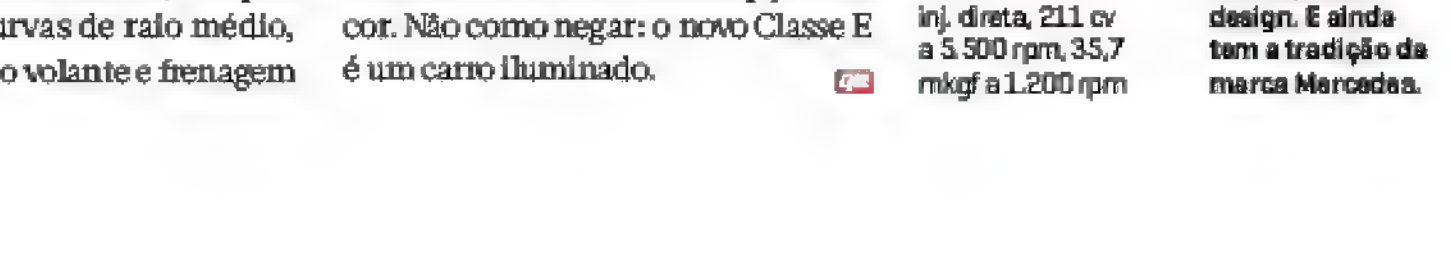
Metais leves e de alta resistência, start-stop de última geração, câmbio com nove marchas: hoje, chique é ser consciente

do painel também varia: madeira nobre no Exclusive e alumínio no Avantgarde – os preços são ligeiramente diferentes, respectivamente, R$ 319.900 e R$ 309.900.

Na pista, o E 250 Exclusive cravou 8 segundos na aceleração de 0 a 100 km/h. Também mostrou competência na prova de consumo, com 10,3 km/l na cidade e 15,1 km/l na estrada. Esse bom equilíbrio entre performance e consumo se explica por vários motivos. Além de turbo, o motor de 2 litros tem injeção direta e variador de fase nos comandos de admissão e escape. O câmbio 9G-Tronic, desenvolvido e produzido pela própria Mercedes-Benz, tem nove marchas e opção de trocas manuais. Indexado ao seletor do modo de condução, vai das trocas delicadas da posição Eco às passagens instantâneas do modo mais esportivo.

RODA-LIVRE O bom nível de eficiência do E 250 tem outros responsáveis, como o baixo peso (1.615 kg do atual, ante 1.680 kg da geração anterior), pneus de baixa resistência à rolagem e start-stop de última geração, capaz de desacoplar o motor da transmissão, ativando uma espécie de roda-livre quando o motorista tira o pé do acelerador e a condição de rodagem (topografia da via, velocidade de deslocamento e vácuo no sistema de freio, por exemplo) permite.

Mas não são as tecnologias de redução do consumo o maior destaque do novo Classe E. No trânsito, uma



Na cabine, o clássico e o moderno conferem requinte e sofisticação à cabine: relógio analógico, volante com botões sensíveis ao toque e telas de alta definição

puxada violenta no cinto de segurança do motorista, combinada a uma cutucada no freio, denuncia: estava em uma situação de alto risco de colisão e o carro, sozinho, tomou as providências para evitar o choque (ou minimizar as consequências dele).

Pode até ser que motoristas de tocada mais agressiva achem esse sistema Drive Pilot alarmista e intrusivo demais, mas é fato que, ao voltar a dirigir de maneira defensiva – e, portanto, mais adequada –, ele nunca mais deu sinal de vida. Tem também estacionamento com assistência ativa e piloto automático adaptativo que, além de acelerar e frear em função do carro da frente, é capaz de contornar curvas de raio médio, aplicando giro ao volante e frenagem nas rodas do lado interno da curva.

Detalhes como novos comandos do volante (alguns sensíveis ao toque), relógio analógico no console central, revestimento de couro com acabamento impecável e tela de alta resolução constroem uma atmosfera sofisticada e luxuosa. Até mesmo os sistemas elétricos de rebatimento dos retrovisores externos e de abertura e fechamento da tampa do porta-malas, ultrassilenciosos, evidenciam a fina linhagem do E 250.

Há leds por todos os lados, dos spots de leitura da cabine aos faróis com funcionamento ativo, passando pelas lanternas com 39 pontos de luz e os frisos internos com 64 opções de cor. Não como negar: o novo Classe E é um carro iluminado.

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 8 s
0 a 1.000 m: 28,7 s

RETOMADA
40 a 80 km/h: 3,4 s
60 a 100 km/h: 4,3 s
80 a 120 km/h: 5,3 s

FRENAGENS
80/60/120 km/h - 0 m: 18,3/28,4/67,1 m

CONSUMO
Urbano: 10,3 km/l
Rodoviário: 15,1 km/l
(testes com gasolina)

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 319.900
Motor: gas., diant., transv., 4 cil., 1.991 cm³, 16V, turbo, inj. direta, 211 cv a 5.500 rpm, 35,7 mkgf a 1.200 rpm
Câmbio: aut., 9 marchas, tração traseira
Suspensão: indep. multilink
Freios: discos ventilados
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 245/45 R18 (diant.); 275/40 R18 (tras.)
Dimensões: compr., 492,3 cm; larg., 185,2 cm; alt., 147,4 cm; entre-eixos, 293,9 cm; peso, 1.615 kg; porta-malas, 540 l

VEREDICTO

O Classe E reúne como poucos luxo, tecnologia, desempenho e design. E ainda tem a tradição da marca Mercedes.

OS BONS DE COMPRA

Aqui tem carro para todos os gostos e bolsos...

Separamos sete modelos de várias categorias que valem (muito) mais do que custam

POR HENRIQUE RODRIGUEZ E VITOR MATSUBARA
FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

De cada dez perguntas que chegam à nossa redação, pelo menos metade delas pede orientações sobre qual carro comprar. Faz sentido: afinal de contas, ninguém quer correr o risco de aplicar seus investimentos em um veículo que não atenda as suas necessidades. Levando esse importante fator em consideração, analisamos os principais segmentos do mercado nacional em busca dos campeões da relação custo-benefício. Chegamos a sete modelos completamente diferentes entre si, mas com um ponto em comum: todos oferecem qualidades únicas em seus segmentos por um valor abaixo da concorrência. Talvez você conteste algumas decisões olhando apenas para a foto abaixo. Como o defasado Hyundai Tucson pode ter sido escolhido entre os SUVs? O que faz um sedã com câmbio manual como o Citroën C4 THP nesta seleção? E por que o Peugeot 208 vende tão pouco se ele é tão bom assim? Essas e outras respostas estão nas próximas páginas.

Pelo mesmo preço você pode comprar um

VW FOX COMFORTLINE
R$ 50.150

PEUGEOT 208 1.2

por: R$ 51.790

Hatch tem apetite comedido e também agrada pelo design e pela posição de dirigir. Versão fotografada foi a Active Pack

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 14,8 s
0 a 1.000 m: 36 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
3ª 40 a 80 km/h: 9,4 s
4ª 60 a 100 km/h: 13,7 s
5ª 80 a 120 km/h: 22,6 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m:
18,2/31,3/72,5 m

CONSUMO
Urbano: 12,5 km/l
Rodoviário: 17,2 km/l
(testes com gasolina)

BOLSO

Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1.444
Seguro: R$ 3.411

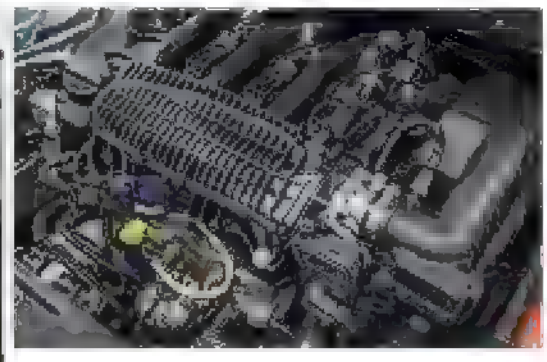
FICHA TÉCNICA

Motor: flex, diant., transv., 3 cil., 1.199 cm³, 12V, 90/84 cv a 5.750 rpm, 13/12,2 mkgf a 2.750 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: disco sólido (diant.)/tambor

Economizar combustível é palavra de ordem no Peugeot 208. Apesar de ter perdido 3 cv e 1 mkgf de torque em relação ao antigo 1.5, o consumo do novo motor 1.2 Puretech caiu em até 37%. Seguindo nosso padrão de testar veículos com gasolina, o 208 fez 12,5 km/l na cidade e 17,2 km/l na estrada, superando outros modelos equipados com motor 1.0 tricilíndrico, como Fox, Ka e HB20.

Dentro da linha 208, a versão com melhor relação custo-benefício é a Active. Embora a Peugeot ofereça um pequeno desconto para as unidades 2016/16, prefira as unidades 17/17 (R$ 51.790), que custam apenas R$ 600 a mais. Nessa configuração, o 208 supera a concorrência em acabamento e lista de equipamentos, oferecendo ar-condicionado, direção elétrica, volante multifuncional, coluna de direção com regulagem de altura, central multimídia com Apple CarPlay e Android Auto e vidros elétricos nas quatro portas. O belo design ainda atrai olhares pelas ruas, principalmente após a reestilização de 2016. Por dentro, destaque para a excelente posição de dirigir, graças ao volante de menor diâmetro (e ótima empunhadura) e o painel em posição elevada.

Seu ponto fraco é o desempenho: o compacto se comporta pouco melhor que um 1.0 nas acelerações, levando 14,8 segundos para atingir os 100 km/h. Os tempos de retomada também não são animadores, precisando de 22,6 segundos para ir de 80 a 120 km/h. Já o câmbio manual de cinco marchas é bem escalonado, mas poderia ter engates mais curtos. Mesmo assim, quem quer fugir da simplicidade dos populares encontra no 208 uma pedida ideal, aliando a racionalidade de um carro econômico com um design de encher os olhos.



Volante de diâmetro menor e quadro de instrumentos elevados: posição de dirigir do 208 é uma das melhores do segmento. Motor 1.2 vibra pouco para um tricilíndrico, mas peca pela falta de fôlego

Pelo mesmo preço você pode comprar um

HB20 R-Spec aut.
R$ 61.330

RENAULT SANDERO R.S.

por R$ 63.400

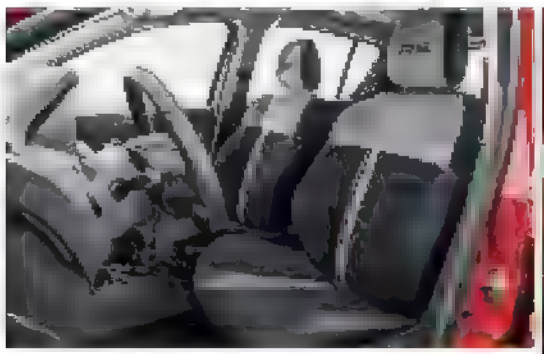
Um hatch compacto de verdade com o mesmo preço de concorrentes que não têm nada além de adesivos e apêndices estéticos

Sabemos que o Renault Sandero, assim como o Logan, foi desenvolvido para ser um automóvel grande, simples e barato. A surpresa está em sua versão esportiva, preparada pela divisão francesa Renaultsport para seguir à risca as mesmas máximas.

Em tempos de compactos esportivos definidos por adesivos e plásticos, o Renault Sandero R.S. representa o esportivo raiz. Tem o grande motor 2.0 com coletor de admissão otimizado exclusivamente para ele render 150 cv de potência e 20,9 mkgf de torque, além de um câmbio manual de seis marchas. Some ainda suspensão mais baixa, com molas mais rígidas e barras estabilizadoras reforçadas, rodas de 17 polegadas, bancos esportivos e vários adereços estéticos. Tudo isso por R$ 63.400. Tem quem prefira pagar R$ 64.150 em um Sandero Stepway 1.6 automatizado...

O Sandero R.S. tem tudo que um compacto completo deve ter, como ar-condicionado automático, controles de estabilidade e tração, assistente de partida em rampa, central multimídia com GPS, vidros elétricos com função "um toque", direção eletro-hidráulica e volante e pomo do câmbio revestidos de couro.

Também dispõe de equipamentos bem-vindos a um esportivo, como o seletor de modo de condução, que em modo Sport deixa o acelerador mais arisco e mantém o giro do motor elevado, e em modo Sport+ desliga todas as assistências eletrônicas – importante para track days, pois o controle de estabilidade não é muito permissivo. O câmbio (infelizmente pouco preciso) tem relações curtas que, combinado ao ronco grave, transformam o Sandero R.S. em um carro instigante como nenhum outro compacto esportivo.



Bancos esportivos seguram bem o corpo, mas não são um primor em conforto. Volante não deveria ser tão recuado. Câmbio de seis marchas tem engates imprecisos

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 10 s
0 a 1.000 m: 31,6 s

VELOCIDADE MÁXIMA
202 km/h*

RETOMADA
40 a 80 km/h: 5,0 s
60 a 100 km/h: 6,5 s
80 a 120 km/h: 8,8 s

FRENAGENS
80/80/120 km/h – 0 m:
18,1/27,1/63,7 m

CONSUMO
Urbano: 6,6 km/l
Rodoviário: 14 km/l
(testes com gasolina)

BOLSO

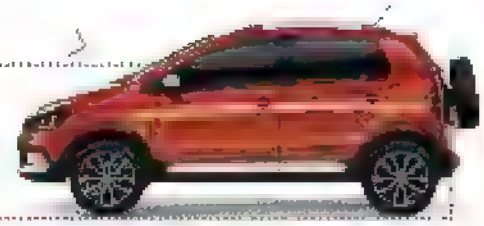
Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1.635
Seguro: R$ 3.230

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, diant., transv., 4 cil., 1.998 cm³, 16V, 150/145 cv a 5.750 rpm, 20,9/20,2 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: Manual, 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), Eixo de torção (tras.)

Pelo mesmo preço você pode comprar um

VW CrossFox aut.
R$ 69.650



HYUNDAI TUCSON GLS

R$ 69.990

Está longe de ser moderno, mas bate os SUVs compactos de entrada em espaço e pacote de equipamentos. E no consumo também

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 14,4 s
0 a 1.000 m: 36 s

VELOCIDADE MÁXIMA
174 km/h*

RETOMADA
40 a 80 km/h: 6,4 s
60 a 100 km/h: 8,1 s
80 a 120 km/h: 11,2 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m:
17,8/31,3/70,5 m

CONSUMO
Urbano: 6,8 km/l
Rodoviário: 10,2 km/l
(testes com gasolina)

BOLSO

Garantia: 5 anos
Revisões (três): R$ 3.130
Seguro: R$ 4.131

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, diant., transv., 4 cil., 1.975 cm³, 16V, 146/142 cv a 6.000 rpm, 19,6/19 mkgf a 4.500 rpm
Câmbio: aut., 4 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), Duplo A (tras.)
Freios: disco vent. (diant.)/disco

O Tucson é como boa parte dos jovens de Seul: nasceram na Coreia do Sul, mas têm costumes dos americanos. Pedal de acelerador articulado, volante com aro fino, iluminação verde no interior e bancos pouco anatômicos remetem aos carros do segundo governo Clinton (1997-2001). Ainda assim, esta máquina do tempo feita em Anápolis (GO) desde 2010 tem o melhor custo-benefício entre os SUVs.

Um Duster básico, Expression 1.6, sai por R$ 69.290. O Tucson é vendido em versão única por R$ 69.990. Nele, ar-condicionado automático digital, central com GPS (com Bluetooth só para chamadas), bancos de couro, faróis com acendimento automático, retrovisores eletricamente rebatíveis e ajuste de altura do banco do motorista e volante são de série.

É verdade que faltam computador de bordo, piloto automático e controles de estabilidade e tração, mas é o único SUV com vidro traseiro basculante e porta-malas (de enormes 528 litros) todo revestido de plástico – dá para levar sacos de gelo para o churrasco sem dor na consciência. Por ser largo, tem espaço interno melhor do que nos SUVs derivados de compactos. Três pessoas se acomodam no banco de trás sem reclamar, graças ao assoalho plano.

A mecânica é datada: o motor 2.0 flex de 146 cv tem projeto antigo e o câmbio automático de quatro marchas dificulta tudo, mesmo quando se usam as trocas sequenciais na alavanca. Com 0 a 100 km/h em 14,4 segundos, é 0,1 segundo mais lento que o Jeep Renegade flex. A suspensão que faz do Tucson duro em piso irregular não evita que a carroceria incline em curvas. Nesse ponto, está mais para uma Blazer do que para um Renegade. Não tem jeito: ele está aqui por ser bem barato, e só é barato por ter projeto antigo.

Com interior todo cinza e iluminação verde, Hyundai Tucson lembra como eram os carros americanos no início do século. Hoje é o único SUV com vidro traseiro basculante

Pelo mesmo preço você pode comprar um

Honda City EX CVT
R$ 75.700

CITROËN C4 LOUNGE ORIGINE

por R$ 75.590

Sendo R$ 9.400 mais barato que a versão automática, tem conteúdo acima do normal para um sedã médio de entrada. E ainda tem um motor 1.6 turbo

Seu desejo era comprar um hatch esportivo com motor turbo, mas sua mulher lhe entregou um par de sapatinhos de bebê. É, meu caro, você precisará de espaço para o carrinho do bebê e de rodar confortável para que ele durma no carro sem ter que assistir à *Peppa Pig*. Seria o mundo conspirando para você comprar um SUV compacto de entrada não fosse pelo Citroën C4 Lounge Origine.

Hoje, o motor 1.6 THP flex de 173 cv (turbo com injeção direta) está em todas as versões do C4 Lounge. A Origine é a mais barata: custa R$ 75.590 com câmbio manual de seis marchas. De série, tem dois airbags, controles de estabilidade e tração, assistente de partida em rampa, saídas do ar-condicionado para o banco traseiro, rodas de liga leve aro 16, Isofix e encostos de cabeça e cintos de três pontos para todos. Mas os bancos de tecido e o rádio com Bluetooth, CD player e tela com iluminação laranja (compartilhada com o computador de bordo) não agradam a todos.

A boa impressão vem do motor, com força a todo momento. Diverte muito mais do que se tivesse câmbio automático – que eleva o preço da versão para R$ 84.990. Mas não é um esportivo: tem volante grande, direção desmultiplicada, suspensão bem assentada, mas que privilegia o conforto, e embreagem suave e bem modulada. O câmbio tem bons engates e suas relações são mais longas que as do DS 3, algo esperado de um sedã médio.

No mercado, este C4 vive em um limbo. Abaixo, por cerca de R$ 70.000, estão as versões mais caras dos sedãs compactos. Bem mais acima, próximo dos R$ 90.000 estão os outros sedãs médios. Este Citroën é um porto seguro para quem tem família e gosta de dirigir.

Porta-malas de 450 litros é amplo e tem bom acesso. Painel é emborrachado e quadro de instrumentos, digital, mas informações do computador de bordo aparecem só na tela do rádio

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 9,1 s
0 a 1.000 m: 28,7 s

VELOCIDADE MÁXIMA
215 km/h

RETOMADA
40 a 80 km/h: 4,8 s
60 a 100 km/h: 6,2 s
80 a 120 km/h: 8,3 s

FRENAGENS
80/80/120 km/h – 0 m:
18,4/28,5/68,2 m

CONSUMO
Urbano: 9,6 km/l
Rodoviário: 14,3 km/l
(com gasolina)

BOLSO

Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1.095
Seguro: R$ 3.888

FICHA TÉCNICA

Motor: turbo, flex, diant., transv., 4 cil., 1.598 cm³, 16V, 173/166 cv a 6.000 rpm, 24,5/24,5 mkgf a 1.400 rpm
Câmbio: manual, 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)

DS 3 SPORT CHIC

R$ 92.900

Pelo mesmo preço você pode comprar um

CRUZE LT SPORT6
R$ 91.790

Estilo moderno, duas portas e suspensão dura: o DS 3 não esconde de ninguém que é um legítimo hot hatch

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 7,8 s
0 a 1.000 m: 28,6 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
3ª 40 a 60 km/h: 5,1 s
4ª 80 a 100 km/h: 6,1 s
5ª 80 a 120 km/h: 8,5 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m:
15,7/26,8/63,3 m

CONSUMO
Urbano: 11,1 km/l
Rodoviário: 16,9 km/l
(testes com gasolina)

BOLSO

Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 2.268
Seguro: R$ 6.343

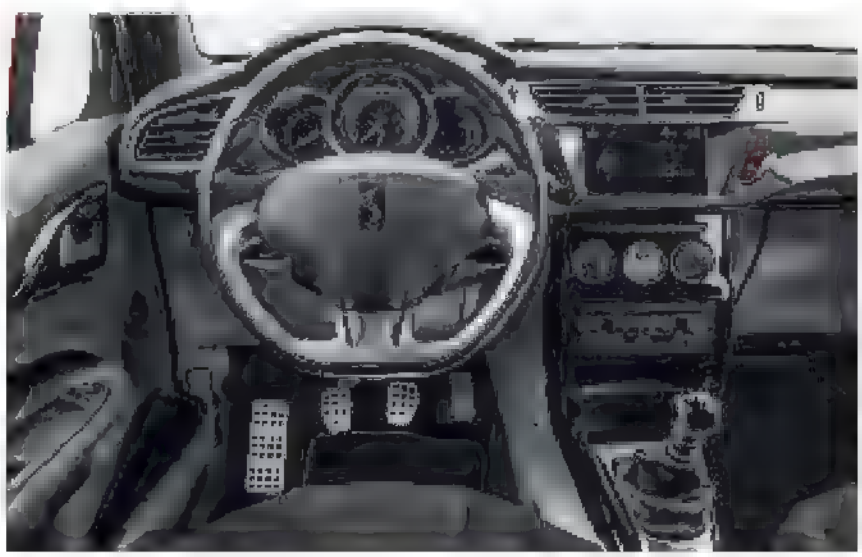
FICHA TÉCNICA

Motor: gas., diant., transv., 4 cil., 1.598 cm³, 16V, 165 cv a 6.000 rpm, 24,5 mkgf a 1.500 rpm
Câmbio: manual, 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: disco vent. (diant.)/disco sólido (tras.)

Não há esportivo mais divertido abaixo de R$ 100.000 do que o DS 3. Lançado no país em 2012, o hatch é o menor e mais acessível modelo da DS, divisão de luxo da Citroën que virou marca dois anos depois – e passa por uma fase de reestruturação que resultará na abertura de uma rede própria em breve. Partindo de R$ 92.900, a versão Sport Chic sai de fábrica com seis airbags, ar digital, faróis de neblina e rodas de liga aro 17, mas dispensa itens mais prosaicos, como sensor de estacionamento traseiro e câmera de ré – oferecidos apenas no Pack Conforto por R$ 5.990. Ainda atual após cinco anos, o design ganhou fôlego no facelift de 2014, que trouxe novos faróis bixenônio.

A posição de dirigir agrada tanto pelos confortáveis bancos esportivos quanto pelo volante de boa empunhadura. O acabamento tem qualidade superior aos modelos Citroën, mas não justifica a imagem de luxo propagada pela DS, especialmente por compartilhar várias peças internas com o Citroën C3. Sem tela touchscreen, a central multimídia (vendida como opcional) é difícil de ser operada por botões localizados no rádio. Todos os defeitos, porém, são esquecidos na hora de acelerar. Ágil nas ultrapassagens e gostoso de dirigir, o DS 3 lembra um hot-hatch bem mais badalado: o Mini Cooper S.

Além das respostas rápidas (bastam 7,8 segundos para ir de 0 a 100 km/h), a suspensão dura foi feita para estradas (e autódromos) e o câmbio manual de seis marchas tem engates curtos e justos, incitando o motorista a dirigir de forma esportiva. E o DS 3 ainda é econômico, registrando 11,1 km/l na cidade e 16,9 km/l na estrada. Quem procura diversão por um custo relativamente baixo encontra no DS 3 a alternativa ideal.



Acabamento de boa qualidade tem plásticos emborrachados, mas desliza ao compartilhar componentes com o Citroën C3. Pelo menos algumas peças são próprias, como a bela chave

Pelo mesmo preço você pode comprar um

Honda CIVIC TOURING
R$ 124.990

FORD FUSION SEL
R$ 128.700

Porte de sedã grande e linhas elegantes são os trunfos do Fusion SEL, que se destaca também pelo desempenho do motor EcoBoost de 248 cv

De olho no avanço dos sedãs médios, a Ford aproveitou o facelift do Fusion para lançar a versão intermediária SEL. O sedã de porte grande (é 25 cm maior que o Corolla) traz o mesmo motor 2.0 EcoBoost de 248 cv das versões superiores por R$ 128.700, credenciando-o a roubar clientes das versões topo de linha de modelos de categorias inferiores, como o Honda Civic Touring (R$ 124.900).

Muito equipado, o Fusion SEL traz oito airbags (dois de joelhos), ar digital bizona, bancos de couro, multimídia SYNC 3 com comandos de voz, controles de estabilidade e de tração e sensor de pressão dos pneus. Há também itens exclusivos, como os cintos de segurança traseiros infláveis, desenvolvidos para proteger o tórax dos passageiros em caso de colisão. A suspensão prioriza o conforto em vez da esportividade, mas isso não significa que o Fusion fica devendo quando provocado. Gostoso de guiar, o carro faz curvas com estabilidade incomum para os modelos norte-americanos (que costumam deixar a carroceria rolar demais) e o câmbio estica as marchas no tempo certo quando o modo Sport está selecionado. Os números de desempenho são bons: 8 segundos para ir de 0 a 100 km/h e 4,2 segundos para retomar a velocidade de 60 a 100 km/h. Consumo (8,8 km/l na cidade e 13,7 km/l na estrada) e frenagem também agradam para um modelo do porte do Fusion, mais requintado e espaçoso do que qualquer sedã médio à venda no mercado nacional.

Por dentro, algumas peças poderiam ser mais bem encaixadas, mas os materiais empregados são de boa qualidade. O painel configurável com duas telas e o seletor giratório no lugar da alavanca de câmbio convencional fazem o Fusion parecer um carro mais luxuoso do que é.

Fácil de operar, seletor giratório de marchas lembra os modelos da Jaguar. Cabine é confortável e traz comandos de som, telefonia e piloto automático agrupados no volante multifuncional

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 8,0 s
0 a 1.000 m: 29,0 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
40 a 80 km/h: 3,5 s
80 a 100 km/h: 4,2 s
80 a 120 km/h: 4,9 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m:
14,4/25,1/60,5 m

CONSUMO
Urbano: 8,8 km/l
Rodoviário: 13,7 km/l
(usou gasolina)

BOLSO

Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1.636
Seguro: R$ 4.044

FICHA TÉCNICA

Motor: gas. diant., transv., 4 cil., 1.999 cm³, 16V, 248 cv a 5.500 rpm, 38 mkgf a 3.000 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.) / multilink (tras.)
Freios: disco vent. (diant. e tras.)

JAGUAR F-TYPE V6 S

R$ 524.419

Pelo mesmo preço você pode comprar um

BMW **X5** M50d

R$ 509.950

Nas ruas, chama tanta atenção como uma Ferrari. Mas Ninguém precisa saber que este F-Type custa quatro vezes menos que uma California T

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 5,1 s
0 a 1.000 m: 24,3 s

VELOCIDADE MÁXIMA
275 km/h*

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 2,4 s
0 60 a 100 km/h: 2,7 s
0 80 a 120 km/h: 3,3 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m:
18,2/25,8/58,3 m

CONSUMO
Urbano: 8,0 km/l
Rodoviário: 12,5 km/l
(testes com gasolina)

BOLSO

Garantia: 2 anos
Revisões (três): N/D
Seguro: R$ 20.893

FICHA TÉCNICA

Motor: gas., diant., long., 6 cil. em "V", 2.995 cm³, 24V, 380 cv a 6.500 rpm, 46,9 mkgf a 3.500 rpm
Câmbio: aut., 8 marchas, tração traseira
Suspensão: duplo A (diant.), duplo A (tras.)
Freios: disco vent. (diant.)/disco vent. (tras.)

Parece ensalado: você passa com o carro na frente de uma lanchonete e todos viram o rosto procurando a origem do ronco grave e estridente. O que ninguém imagina é que o preço daquele cupê baixo de linhas sensuais é um Jaguar com preço que passa longe dos sete dígitos: começa em R$ 447.819.

O capô comprido e o caimento da traseira remetem ao E-Type, um dos Jaguar mais belos e marcantes da história. Mas há quem o confunda com os traços de uma Ferrari (a California começa em R$ 1,88 milhão). O inglês é mais barato até que um Porsche 911 (R$ 509.000), que é um excelente esportivo, mas que é discreto demais para quem quer fazer presença.

Na versão disponível para teste, V6 S Coupé (R$ 524.419), o F-Type tem motor seis cilindros como os primeiros E-Type, mas em V. Seu 3.0 com injeção direta e compressor mecânico gera 380 cv e 46,9 mkgf de torque. Com câmbio automático de oito marchas e tração traseira, garante 0 a 100 km/h em 5,1 segundos. O ronco marcante vem das duas saídas de escape centrais. Ainda é possível deixar a sinfonia mais grave ao apertar de um botão do console. Mas não pense que essa vocação para a pista afeta o conforto: a suspensão consegue filtrar boa parte das irregularidades do asfalto, tal como a maioria dos importados. Não era de se esperar outra coisa dos amortecedores adaptativos e configuráveis.

Outro ponto forte é que ele não abre mão do acabamento refinado dos sedãs da marca. Há forração de couro revestindo painel, portas, colunas e até mesmo o teto. Só não chama mais atenção que as saídas de ar centrais, que se levantam ao ligar a ventilação. A versão de entrada tem tudo isso e 40 cv a menos. Se a questão é design, compensa o preço R$ 76.600 menor. QV

Interior todo revestido de couro impressiona até mesmo quem está acostumado com superesportivos. Entre os botões, o que deixa o ronco mais grave e o que levanta o aerofólio

RELÓGIO MASCULINO
10x de R$ 115,00 ou à vista R$ 1.150,00.

VIVARA
vivara.com.br

Jeep
QUATRO RODAS

Combustível ALTERNATIVO

New Tucson a gasolina. Compass a diesel. Ambos têm injeção direta e turbo. Qual dos dois oferece mais pelo mesmo preço?

POR PÉRICLES MALHEIROS | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Honda HR-V, Jeep Renegade, Nissan Kicks e Hyundai Creta formam o comitê de recepção para os consumidores estreantes no segmento de SUVs. Mas para quem quer aderir à moda já num patamar mais elevado, eis as novidades mais quentes: os nacionais Hyundai New Tucson e Jeep Compass.

Enquanto o primeiro degrau ferve entre R$ 90.000 e R$ 100.000, aqui o alvo é mais definido: R$ 150.000. A própria Hyundai aposta suas fichas na versão GLS, de R$ 147.900: segundo a marca, ela deverá vender mais do que a básica GL (R$ 138.900) e do que a mais completa Top (de

O New Tucson tem acelerações e retomadas vigorosas. Mas a falta de um sistema 4x4 (presente no Compass) é imperdoável em um SUV na faixa de R$ 150.000

R$ 159.600). O problema é que no caminho do New Tucson GLS há o Jeep Compass Trailhawk (de R$ 151.990). Acompanhe o raciocínio e você vai entender o porquê.

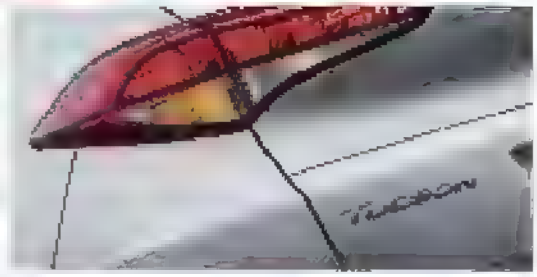
SUV DE RAIZ Nessa faixa de preço, o consumidor busca algo mais do que o estilo SUV: ele espera que seu novo veículo seja, de fato, um monstrão capaz de levá-lo a qualquer lugar, não importando a condição de terreno. Aliás, para esse comprador, quanto mais difíceis forem os obstáculos superados a bordo de seu SUV, maior será a sensação de boa compra. Se você se identificou, não há mais o que discutir: fique com o Compass.

Seu motor 1.9 turbodiesel de 170 cv de potência e 35,7 kgfm de torque mais o câmbio automático de nove marchas forma um conjunto mais versátil do que o 1.6 a gasolina e 177 cv (com turbo e injeção direta) atrelado ao câmbio de dupla embreagem e sete marchas do New Tucson.

Na prática, o New Tucson é bem mais rápido nas acelerações e retomadas (8,8 segundos no 0 a 100 km/h contra 11,4 do Compass), mas o torque abundante do Jeep casa bem com o rápido câmbio de nove marchas no dia a dia da cidade. No consumo, vantagem para o Compass, com o bom número no ciclo rodoviário (15,1 km/l ante 13,8) e o diesel mais barato que a gasolina. O golpe de misericórdia está no sistema de tração 4x4, que só o SUV da Jeep oferece.

BATALHA ESPACIAL Se tecnicamente o New Tucson sucumbe diante do Compass, nas dimensões ele dá o troco. Com 4,48 metros de comprimento, 1,85 de largura e 1,66 de altura (contra 4,42, 1,82 e 1,64 do Jeep), o Hyundai parece ser bem maior. Na dianteira da cabine, ambos são equivalentes. Na traseira, há mais espaço no New Tucson. No porta-malas, o Compass perde feio. De acordo com os dados fornecidos pelas fábricas,

Painel tem plástico rígido, mas acabamento agrada



Design ressalta o porte avantajado do New Tucson

Hyundai Creta

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 8,8 s
0 a 1.000 m:
30,1 s – 176,2 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
40 a 80 km/h: 3,8 s
60 a 100 km/h: 4,5 s
80 a 120 km/h: 5,8 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h – 0 m:
17,1/28,5/47 m

CONSUMO
Urbano: 11,1 km/l
Rodoviário: 13,9 km/l

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 147.900
Motor: gas., diant., transv., 4 cil., 1.591 cm³, 16V, 177 cv a 5.500 rpm, 27 mkgf a 1.500 rpm
Câmbio: automatiz., dupla embr., 7 marchas, tração diant.
Suspensão: McPherson (diant.)/ multilink (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.) / disco sólido (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 225/55 R18
Dimensões: comprimento, 447,5 cm; largura, 185 cm; altura, 166 cm; entre-eixos, 267 cm; peso, 1.609 kg; tanque, 62 l; porta-malas, 513 l
Equipamentos de série: ar digital, controles de estabilidade e tração, teto solar panorâmico elétrico, banco do motorista com ajustes elétricos, airbags laterais e cortina

Além da tração 4x4 e do motor a diesel, o Compass oferece a mais faróis de xenônio, detector de veículos em ponto cego e airbag de joelho no lado do motorista

o volume disponível para bagagem é de 513 litros no New Tucson e 410 no Compass. Ou seja, o Jeep leva o equivalente a uma mala grande a menos.

A cabine do Hyundai, como visto, é maior, mas não é melhor. Para começar, o painel do Compass tem revestimento emborrachado. Além de mais agradável ao toque, esse tipo de material absorve melhor as vibrações e, consequentemente, atenua o nível de ruído na cabine. Em nossas medições, o decibelímetro registrou números semelhantes em ambos. E isso é um ponto positivo para os dois, uma vez que o Compass, mesmo sendo movido a diesel, se nivelou ao New Tucson, que chega a dar a impressão de estar desligado quando parado.

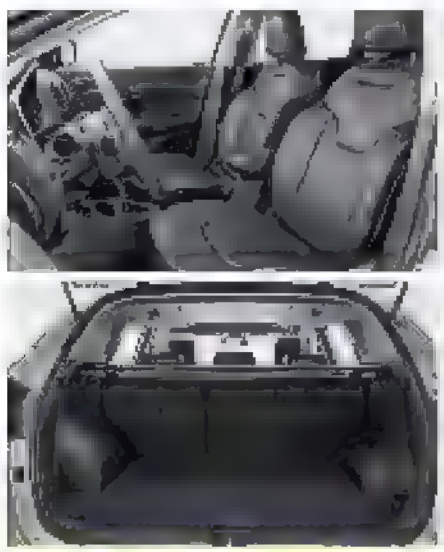
No Hyundai, o painel é de plástico rígido, mas a montagem precisa e o acabamento fosco causam boa impressão. O problema é o layout. A iluminação azul, a tela central simples e o design óbvio das teclas contrastam com o frescor do projeto.

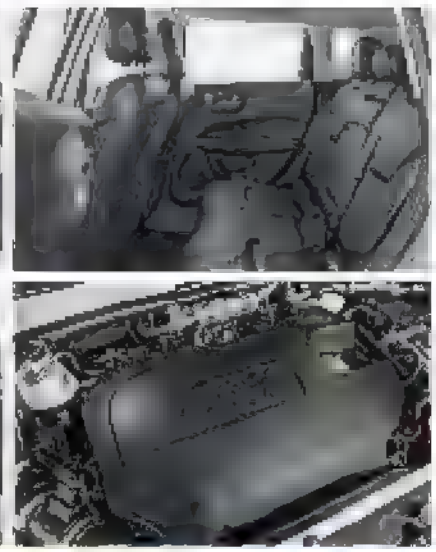
Nos equipamentos, outra vitória do Compass. Por apenas R$ 4.090 a mais, ele oferece, além do motor diesel e do 4x4, faróis de xenônio, freio de estacionamento elétrico, retrovisores externos com alerta de ponto cego, função *cornering light* (acendimento automático do farol de neblina do lado interno da curva), airbag de joelho para motorista e cinto traseiro central de três pontos. Por outro lado, o Tucson também tem exclusividades relevantes, como teto solar panorâmico e banco do motorista elétrico.

Ambos são bem equipados de série: chave presencial, multimídia com tela de GPS, bancos de couro, airbags frontais, laterais e de cortina, controles de tração e estabilidade e assistente de partida em rampas.

Suficiente na cidade, valente no off-road e mais equipado e bem-acabado que o rival, o Compass Trailhawk venceu com facilidade este comparativo. Será que a Hyundai terá força para contra-atacar?

Layout e bom acabamento refinados





Detalhes de rebaixo e proteção para o 4x4

Jeep Compass

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 11,4 s
0 a 1.000 m:
33 s – 155,1 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
40 a 80 km/h: 5,1 s
60 a 100 km/h: 6,8 s
80 a 120 km/h: 8,8 s

FRENAGENS
80/80/120 km/h – 0 m:
17,5/30,2/69,2 m

CONSUMO (DIESEL)
Urbano: 11,7 km/l
Rodoviário: 15,1 km/l

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 151.990
Motor: diesel, diant., transv., 4 cil., 1.956 cm³, 16V, 170 cv a 3.750 rpm, 35,7 mkgf a 1.750 rpm
Câmbio: automático, 9 marchas, tração 4x4
Suspensão: McPherson (diant./tras.)
Freios: disco vent. (diant.)/sólido (tras.)
Direção: elétrica.
Rodas e pneus: liga leve, 225/60 R17
Dimensões: comprimento, 441,6 cm; largura, 181,9 cm; altura, 163,8 cm; entre-eixos, 263,6 cm; peso, 1.541 kg; tanque, 60 l

VEREDICTO

Se no comparativo da edição de dezembro de 2016, entre Compass e Ix35, ambos flex e na casa dos R$ 110.000, o Hyundai venceu apertado, aqui na faixa dos R$ 150.000 o Jeep atropelou o rival coreano.

CROSS FIT

Na esteira do sucesso do CR-V e, mais recentemente, do HR-V, a Honda apresenta o WR-V, uma versão aventureira do Fit

POR PÉRICLES MALHEIROS
FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Quem vê logo não percebe que o WR-V é, na verdade, um Fit aventureiro

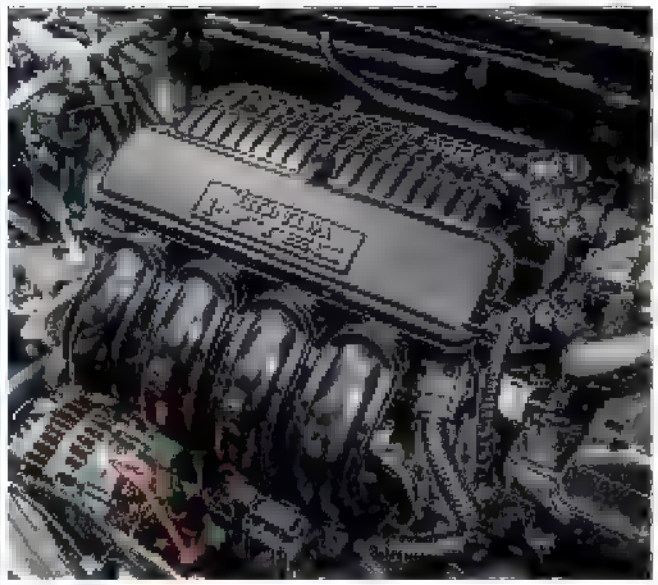
Baseado no Fit, o WR-V tem dianteira e traseira com desenho diferente. No perfil e na cabine, no entanto, eles são praticamente idênticos

Todo o staff da Honda estava muito bem ensaiado durante a apresentação. Em coro, diziam a todo instante: "O WR-V não é uma simples versão aventureira baseada no Fit". Com todo o respeito: é, sim. E isso é uma boa notícia.

A preocupação da marca em desconectar o WR-V do Fit está no intenso trabalho de engenharia aplicado no projeto. "Há muitas e significativas alterações de estilo e mecânicas. Todas foram submetidas à aprovação da matriz, no Japão, claro, mas partiram do time brasileiro de engenharia. O WR-V é motivo de orgulho para a Honda do Brasil", diz Marcelo Kuramoto, líder do projeto.

DRL PARA TODA A FAMÍLIA Todo o set dianteiro do WR-V é exclusivo. O capô, por exemplo, segue abraçando as laterais, mas agora tem muito mais área de contato com os faróis. Estes são completamente novos, mas, assim como os do Fit, seguem com parábola simples. A boa-nova é que ganharam DRL (iluminação diurna) de led – recurso que, segundo fonte ligada à Honda, será estendido ao Fit 2018, que chega nos próximos meses com facelift. O para-choque com grade bipartida na porção central em preto brilhante reforça o ar exclusivo do WR-V. Nas laterais, porém, quase nada muda – o quase fica por conta das molduras de plástico sem pintura aplicadas nos arcos de roda.

Na traseira, tudo novo. As lanternas invadem a tampa numa linha horizontal a partir da base, enquanto no Fit o prolongamento está no topo, aplicado na vertical, como denunciam os apliques de plástico nas laterais do vidro. No fim, o layout traseiro lembra o do Citroën C3.



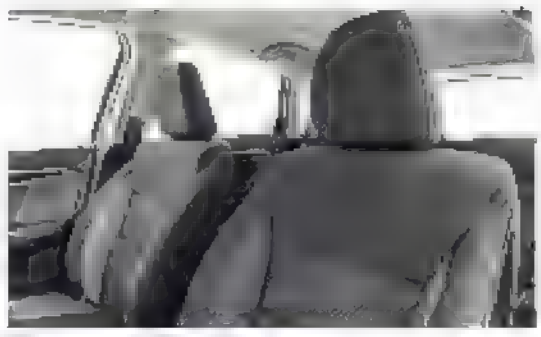
Barras longitudinais no teto e rodas de liga leve serão itens de série. Motor 1.5 flex e banco traseiro com múltiplos ajustes são os mesmo do Fit. As rodas são exclusivas, aro 16

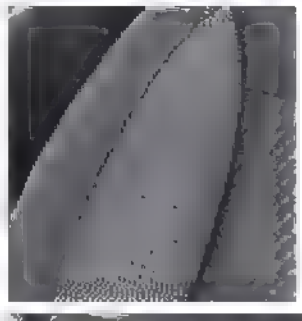
Se por fora as mudanças são evidentes, por dentro o WR-V foi bem mais econômico. Portas e bancos ganharam um revestimento exclusivo, com uma trama vazada sobreposta a um tecido vazado. Dependendo da cor da carroceria, esse tecido pode ser laranja ou cinza, como no modelo avaliado. Infelizmente, a Honda restringiu o primeiro contato com o WR-V a um test-drive para retirada de impressões, sem teste de pista.

IGUAL NA MECÂNICA Motor e câmbio são exatamente os mesmos, ou seja, quatro cilindros 1.5 flex de 116/115 tocado por uma transmissão do tipo CVT sem marchas virtuais. Com o teste vetado pela Honda, a dica é tomar como base os números de teste do Fit EX-L. Os principais: aceleração de 0 a 100 km/h em 11,2 segundos, retomada de 60 a 100 km/h em 6,2 segundos, frenagem de 80 km/h a 0 em 27,4 m e consumo de gasolina de 12,5 km/l (urbano) e 15,4 km/l (rodoviário).

Com amortecedores, molas, buchas de bandeja e barra estabilizadora reforçados, o WR-V acabou ficando com algumas medidas diferentes das do Fit, como o entre-eixos, por exemplo: respectivamente 255,5 cm ante 253,0 cm. Assim como no Fit, o sistema de direção continua com assistência elétrica, mas o do WR-V é mais evoluído. Similar ao conjunto do novo Civic, o motor auxiliar é do tipo sem escovas, mais preciso, rápido e sem o efeito quadro a quadro dos sistemas de assistência convencionais.

Ao volante, o WR-V comprova o discurso da Honda: bem acertado, ele é mais do que um Fit com suspensão elevada. Mesmo mais alto, o WR-V se mostrou tão firme nas curvas quanto





Sem couro, WR-V terá um tecido perfurado sobre fundo cinza ou laranja, variável em função da cor da carroceria

No painel, só a tampa prata diferencia o WR-V do Fit

A família V, da Honda, fica mais completa em março, quando o WR-V chega para fazer companhia para HR-V e CR-V. Os preços, ainda estimados, devem ficar entre R$ 77.000 e R$ 82.000

o Fit. Mas vá com calma, o apetite do novo modelo está mais para valetas e buracos de asfalto urbano do que para uma trilha de terra e lama.

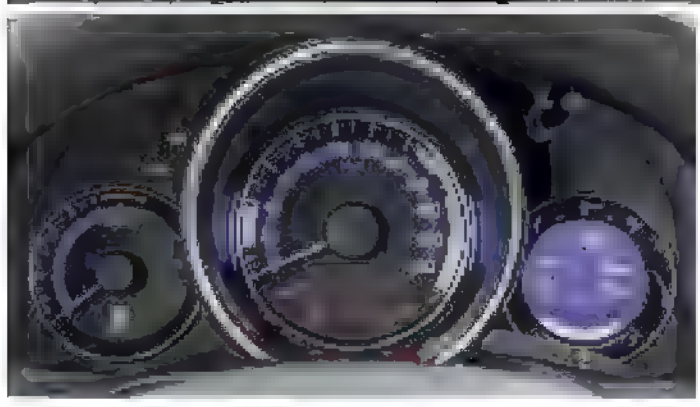
BOA HERANÇA A modularidade interna proporcionada pelo rebatimento bidirecional do banco traseiro (o encosto pode deitar, o assento pode ser levantado) é outro trunfo. Pode perguntar a um dono de Fit, modelo que doou o prático sistema Ultra: poucos modelos são tão bons para transportar objetos altos ou compridos.

O acabamento segue o estilo japonês: nada encanta, mas os materiais são de boa qualidade e bem fixados. Por fora, vãos enormes entre a carroceria e as partes móveis (portas e tampas), mas sem desalinhamentos.

Além de vetar o teste, a Honda liberou poucas informações comerciais do WR-V, como preço e conteúdo. Partimos, então, para uma apuração junto a fontes ligadas a concessionárias e à própria marca. No documento da unidade avaliada constava o sobrenome EX-L, o que corroborava os dados passados por um dos informantes: "Serão duas versões de acabamento, EX e EX-L". Sobre o preço, estimativas de três fontes distintas nos levaram à seguinte conclusão: R$ 77.000 a EX e R$ 82.000 a EX-L.

COURO, SÓ NO FIT Entre as duas versões, o conteúdo vai variar pouco, com airbags laterais e multimídia com GPS na lista de exclusividades da EX-L. Diferente do que ocorre no Fit, nem a versão mais cara do WR-V terá revestimento de couro. "Essa é uma estratégia para dar mais destaque ao tecido desenvolvido especialmente para o WR-V", reconhece um dos engenheiros envolvidos no projeto.

Com estreia prevista para meados de março, o WR-V se junta ao HR-V e ao CR-V e completa o portfólio de modelos da Honda chegados a um caminho esburacado.



Bom nível de espaço interno é um dos trunfos que o WR-V herdou do Fit. A central multimídia com GPS será exclusiva da versão EX-L

FICHA TÉCNICA

WR-V EX-L
Preço: R$ 82.000 (valor estimado)
Motor: gas., diant., transv., 4 cil. em linha, 1.497 cm³, 16V, 73 x 89,4 mm, 11,4:1, 116/115 cv a 6.000 rpm, 15,3/15,2 mkgf a 4.800 rpm
Câmbio: aut., CVT, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: disco vent. (diant.), tambor (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 195/60 R16
Dimensões: comp., 400 cm; largura, 173,4 cm; altura, 159,9 cm; entre-eixos, 255,5 cm; peso, n/d; tanque, 45,7 l; porta-malas, 363 l

VEREDICTO

Sem conteúdo definido, preço oficial nem teste de pista é impossível avaliar o WR-V de forma conclusiva. Mas caso as expectativas se confirmem, o modelo pode se mostrar uma boa alternativa aos fãs da Honda antes de chegar ao verdadeiro SUV compacto da casa, o HR-V.

À IMAGEM E SEMELHANÇA

Gêmeos, mas com desenhos distintos: o WR-V tem faróis proeminentes na parte inferior junto aos para-lamas, pintura cinza no para-choque, trapézio central invertido e grade na cor da carroceria, mais integrada ao capô

No WR-V, a extensão horizontal das lanternas levou à adoção de peças plásticas nas laterais do vidro. A placa continua sob uma régua de iluminação, mas com acabamento cromado e abaixo da linha das lanternas

ALÉM DAS

APARÊNCIAS

Por baixo das leves mudanças no design, está a grande novidade do novo Corolla: o ESP finalmente chegou. A má notícia está no preço: fontes dizem que o aumento médio será de R$ 7.000

POR VITOR MATSUBARA, de Cidade do Cabo (África do Sul) | FOTOS DES KLEINEBST

Lanternas serão diferentes do modelo africano

Versão XEi será lançada por R$ 99.000, mas sofrerá um aumento de R$ 8.190 poucos meses depois

Ser líder não é fácil. De repente você vira o centro das atenções e o exemplo a ser seguido (e derrubado) pela concorrência. Essa é a vida do Corolla nos últimos anos. Assim como em vários países, o sedã faz sucesso no Brasil, onde resiste bravamente à chegada de rivais mais modernos em design e conteúdo. Disposta a sustentar a posição pelos próximos anos, a Toyota lançará uma reestilização em abril, já como linha 2018. Mas nós não quisemos esperar até lá para conhecê-la melhor.

Enquanto você está lendo esta reportagem, a fábrica de Indaiatuba (SP) está trabalhando a pleno vapor na produção do novo Corolla. Algumas concessionárias revelaram que o carro estará em exposição nas lojas a partir da segunda quinzena de março, mas as primeiras entregas ocorrerão a partir de abril. O facelift reproduzirá as formas do modelo lançado poucos meses atrás em vários mercados, como a África do Sul – onde dirigimos o novo Corolla. Se você não notou muitas diferenças em relação ao carro lançado em 2014, a culpa não é sua: as mudanças foram realmente discretas.

A maioria delas ocorreu na dianteira: os faróis têm novo formato e leds em todas as versões, a grade ficou mais estreita e os para-choques ganharam tomadas de ar mais agressivas, lembrando vagamente o visual do VW Golf GTI. Atrás, as lanternas possuem uma seção translúcida, sendo que as versões XEi e Altis devem trazer leds. O desenho das rodas também é novo, com conjuntos de 16 polegadas nas versões mais baratas e aro 17 na configuração Altis.

A cabine não traz grandes novidades: as saídas de ar laterais foram trocadas por peças redondas, a qualidade do acabamento evoluiu e o quadro de instrumentos ganhou um visor colorido. Uma novidade que pode pintar no nosso Corolla é a nova central multimídia Toyota Touch 2, uma tela de 7 polegadas sensível ao toque com funções como comandos de voz e informações do trânsito em tempo real. Ainda não foi desta vez, porém, que o sistema terá suporte a Apple CarPlay e Android Auto. E o reloginho digital ainda está lá, mas desceu das entradas de ar para o console central.

A notícia mais importante de todas, no entanto, não está no visual, e sim na segurança. Nossa fonte afirma que o Corolla, enfim, sairá de fábrica com controles de estabilidade (ESP) e de tração em todas as versões – já as revendas disseram que as novidades não serão aplicadas na versão GLi. Até então o único carro de sua categoria sem esses importantes itens, o Corolla poderia recuperar o tempo perdido se oferecesse outros equipamentos presentes no sedã europeu. Um dos sistemas mais importantes é o alerta de colisão com detecção de pedestres, que emite sinais audiovisuais antes do impacto e aciona os freios para evitar ou minimizar os danos da batida. Outros recursos do modelo vendido na Europa são o alerta de mudança de faixa com correção autônoma da direção, faróis com regulagem automática dos fachos de luz (alterando a intensidade de acordo com as condições do ambiente ou se outro carro surgir no sentido oposto) e assistente de leitura de placas. Infelizmente, nenhum deles será vendido aqui nem sequer como opcional *(veja a explicação de uma fonte ligada à montadora no texto à esquerda)*.

Por se tratar de uma reestilização de meia-vida, a Toyota não mexeu na mecânica. Sendo assim, permanecem em linha os motores flex 1.8 16V (144 cv e 18,6 mkgf) e 2.0 16V (154 cv e 20,7 mkgf), am-

"SEGURANÇA? MUITO CARO!"

Se o Corolla europeu possui tantas assistências eletrônicas, por que o nosso sedã também não é assim? Seja na África do Sul ou no Brasil, o motivo é o mesmo: a dificuldade em achar fornecedores capacitados para produzir os componentes localmente a um custo razoável. Importar as peças deixaria o Corolla ainda mais caro do que já é. Essa razão justifica o fato de apenas o Cruze (que é feito na Argentina) ter esses itens entre os sedãs médios no Brasil.

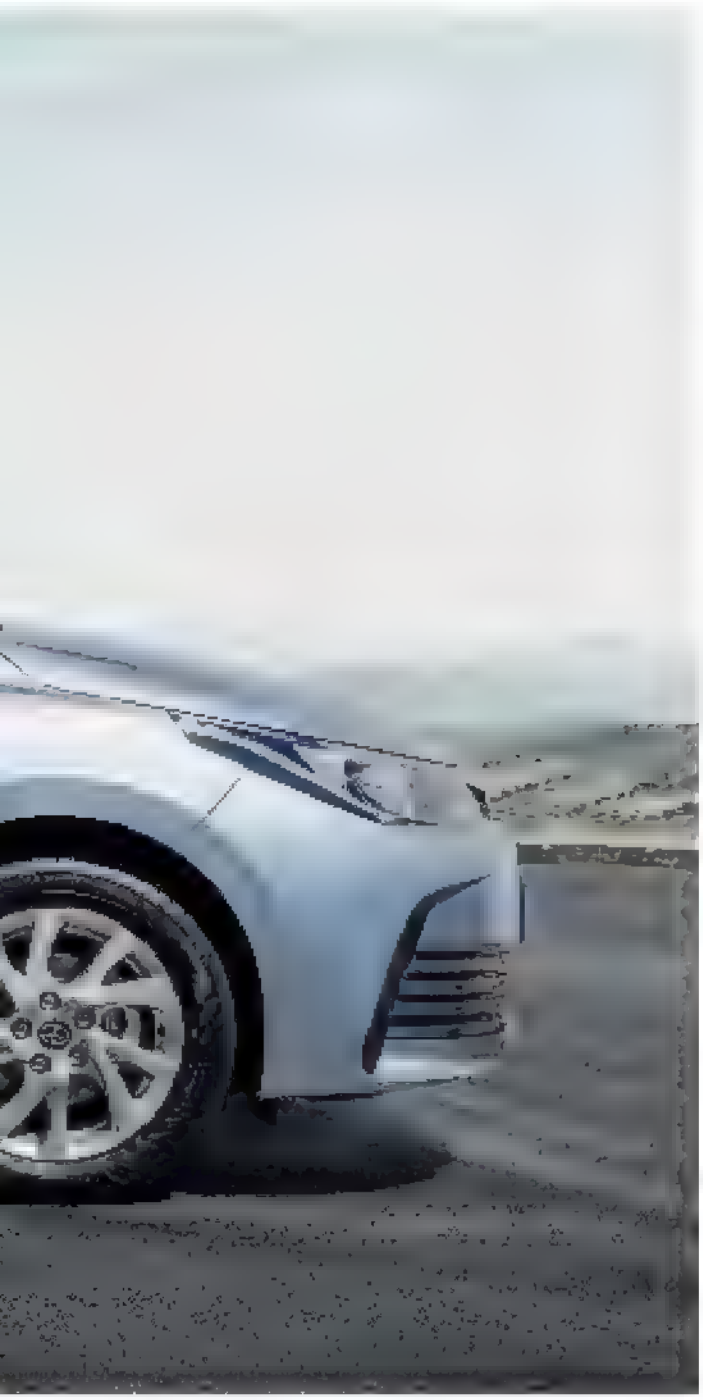
Porta-malas mantém os 470 litros. Tela colorida nos instrumentos é novidade. Na traseira, lanternas translúcidas

Nossas fontes afirmam que o ESP finalmente equipará todas as versões do Corolla 2018

bos associados à transmissão continuamente variável (CVT) simulando sete marchas. A gama de versões no Brasil também deve seguir o padrão atual (GLi, XEi e Altis). O mercado sul-africano tem três opções de acabamento: Esteem, Prestige (como o veículo das fotos) e Exclusive. Há duas ofertas de câmbio (manual e CVT) e quatro de motorização, sendo três movidas a gasolina (1.3, 1.6 e 1.8). Lá os preços iniciam em 281.300 rands, equivalente a R$ 65.600.

Foi o Corolla 1.8 que dirigimos pelo bairro de Athlone, na região leste de Cidade do Cabo. A ausência da tecnologia flex é a única diferença mecânica em relação ao nosso Corolla GLi, única versão brasileira com as mesmas especificações de motor / câmbio do modelo sul-africano.

Como é de praxe em um Corolla, o conjunto mecânico prima pela suavidade em vez da esportividade. O motor 1.8 responde bem, e a caixa CVT atua de forma eficiente, mas sem despertar fortes emoções. A Toyota fez alterações importantes na suspensão do Corolla africano, que podem ser adotadas no Brasil. Além de novos amortecedores de maior diâmetro, o sedã ganhou buchas adicionais na traseira, que usa o sistema de eixo de torção. As mudanças melhoraram o conforto ao guiar, filtrando melhor as irregularidades do solo e fazendo a carroceria inclinar menos nas curvas. A qualidade de montagem também



A PLÁSTICA DO COROLLA

O facelift feito pode ter sido sutil, mas referências mundiais dentro da própria marca não faltaram. As entradas de ar frontais vieram do Mirai (carro a hidrogênio), o desenho da grade lembra a do Avalon (sedã de grande porte) e os faróis remetem ao Auris (hatch do Corolla europeu). Diferentemente do modelo africano, todo Corolla terá as novas lanternas, bem provável com leds nas versões XEi e Altis – seguindo o padrão de diferenciação do modelo atual.

segue o padrão de qualidade aplicado no Brasil (e em várias partes do mundo), com peças simples, mas sem vãos e bem encaixadas.

TODOS CONTRA O LÍDER Apesar de sutil, a reestilização do Corolla dará fôlego extra ao campeão de vendas dos sedãs médios. Em 2016, ele vendeu mais do que seus sete principais concorrentes juntos: foram 64.738 unidades emplacadas, contra 61.703 veículos das marcas rivais, segundo dados da Fenabrave. A má notícia: essa alteração vem acompanhada de um considerável reajuste nos preços – nossas fontes dizem que a média de aumento será de R$ 7.000. Hoje posicionado de R$ 87.990 (GLi 1.8 CVT) a R$ 110.990 (Altis 2.0 CVT), o sedã passará dos R$ 90.000 na versão de entrada – pense em algo próximo dos R$ 94.900 do Honda Civic Sport CVT. Durante nossa pesquisa, um revendedor afirmou que a versão XEi terá um valor promocional de R$ 99.000 (hoje custa R$ 97.710), subindo logo depois para R$ 105.900, um aumento de R$ 8.190 sobre o valor atual. Seja qual for a estratégia da Toyota, só o tempo dirá se o Corolla seguirá no topo até a chegada da 12ª geração, prevista para 2020. Fontes ligadas à marca dizem que, além de ser todo novo, o carro terá só motores híbridos, inclusive no Brasil. Se isso realmente ocorrer, nunca o adjetivo "novo" fará tanto sentido para um Corolla.

FICHA TÉCNICA

Preço: 349.400 rands (R$ 81.515)
Motor: gas., diant., transv., 4 cil., 1.798 cm³, 16V, 140 cv a 6.400 rpm, 17,6 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: automático, CVT, tração diant.
Suspensão: McPherson (diant.)/eixo de torção (tras.)
Freios: discos vent. (diant.)/sólido (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 205/55 R16
Dimensões: comp., 462 cm; largura, 177,5 cm; altura, 147,5 cm; entre-eixos, 270 cm; peso, 1.305 kg; tanque, 55 l; porta-malas, 470 l
Itens de série: ESP, controle de tração, 5 airbags, ar-condicionado, assistente de partida em rampas

VEREDICTO

Esperta, a Toyota fez o que deveria: corrigiu um antigo erro e mudou pouco onde não precisava tanto, credenciando o Corolla a manter seu reinado até a chegada de uma nova geração.

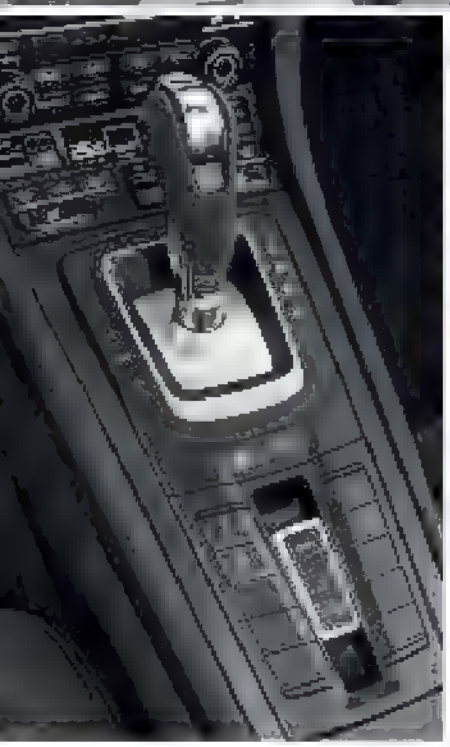
TEMPOS

O 911 GTS não é mais o mesmo: agora com motor turbo em vez de aspirado, ele ganha potência e conteúdo para satisfazer até o mais purista dos fãs da Porsche

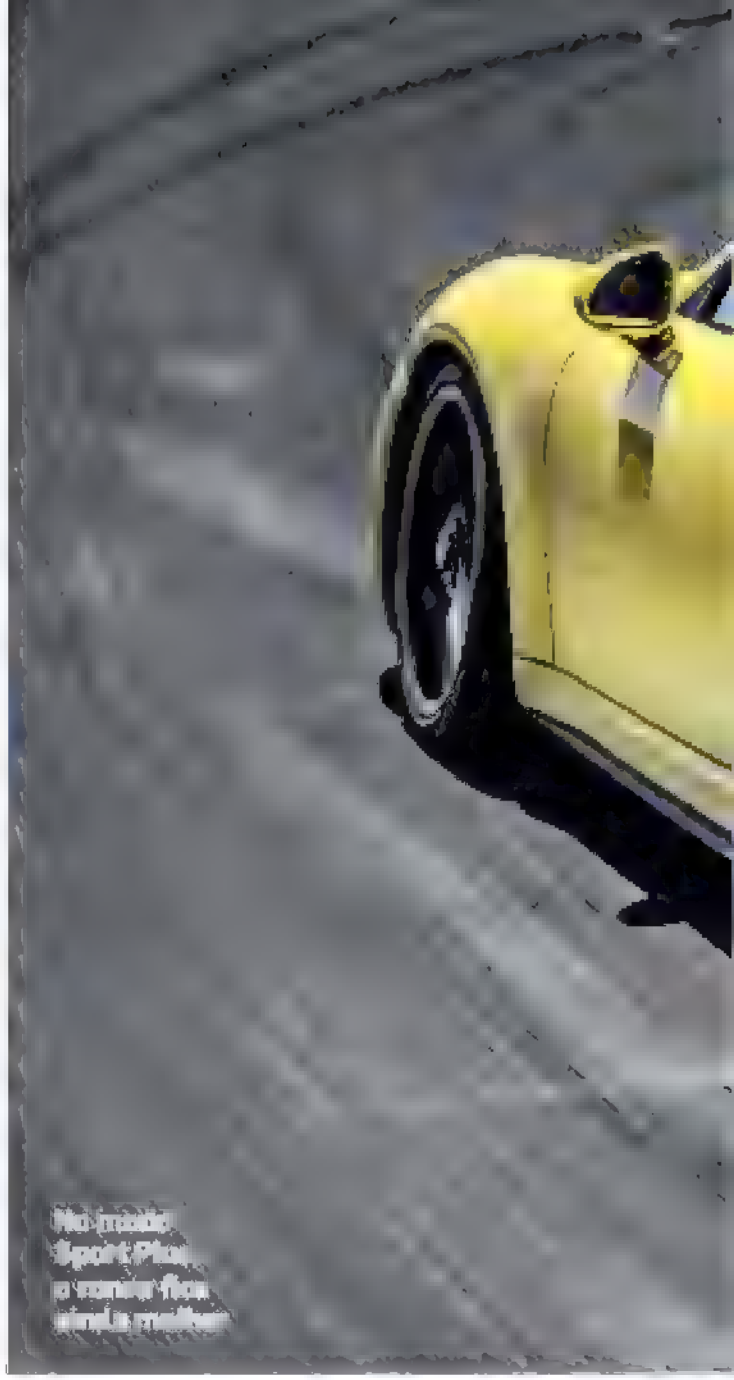
POR VITOR MATSUBARA, de Cidade do Cabo (África do Sul) | FOTOS ROSSEN GARGOLOV

O visual é quase o mesmo de antes, mas o motor é 100% novo

MODERNOS



O conta-giros domina o painel, banco com encosto de cabeça integrado, câmbio PDK e o relógio-cronômetro



No modo Sport Plus, o ronco fica ainda mais alto

O sol ainda estava nascendo quando recebi as chaves de um funcionário da Porsche. Antes de iniciar o test-drive pelas ruas da Cidade do Cabo, fiquei alguns minutos observando o novo 911 GTS. Quase nada mudou no design (apenas para-choques e faróis de neblina são novos), a ponto de a própria marca rotulá-lo de "reestilização".

Tudo está no lugar de sempre. A posição de dirigir é a mesma – e isso é ótimo. Conta-giros no centro do painel? Sim. Nada mudou na disposição dos comandos. Giro a chave (do lado esquerdo, é claro) e... opa, alguma coisa está diferente. Ou melhor, soa diferente. Derrubando a tradição, a marca resolveu adotar turbocompressores em toda a linha 911, para desgosto de inúmeros entusiastas. Diante de tanta polêmica, eu tinha uma chance rara em mãos: descobrir se a decisão foi acertada ou não.

Até então o último 911 com aspiração natural, o GTS extrai 450 cv do motor 3.0 biturbo, que também é aproveitado nos 911 Carrera e Carrera S. Assim, a potência é o que separa os modelos Carrera (370 cv), Carrera S (420 cv) e GTS (450 cv), enquanto o numeral 4 indica a presença da tração integral. Associado ao câmbio de dupla embreagem PDK (única opção de transmissão a ser oferecida no Brasil ainda no primeiro semestre, juntamente com as carrocerias Coupé, Cabriolet e Targa), o GTS baixou o tempo de seu antecessor em quase meio segundo, levando 3,6 segundos para ir de 0 a 100 km/h no modo Sport Plus. A velocidade máxima é de 308 km/h no Carrera 4 GTS e 310 km/h no Carrera GTS, ambos com câmbio PDK. Se a escolha for pela caixa manual de sete marchas, o 911 vai até 310 km/h no Carrera 4 GTS e 312 km/h no Carrera GTS.

Diferente da maioria dos 911, que são bastante parecidos entre si, o GTS traz elementos para diferenciá-lo dos outros Carrera. Um deles é a carroceria alargada em 44 mm nos para-lamas traseiros, solução emprestada do Carrera 4. As belas rodas de liga leve de 20 polegadas com cubo central também equipam o GTS, identificado pelos detalhes externos pretos. As versões com tração traseira trazem um filete negro ligando as lanternas, e as opções com tração integral trocam o adereço por uma régua iluminada.

O roteiro elaborado pela Porsche abrangia diversos tipos de vias, incluindo ruas estreitas, rodovias largas, trechos montanhosos e até uma pista de corrida. Assim que deixamos a cidade, selecionei o modo Sport e notei duas mudanças imediatas no comportamento do veículo. A primeira ocorreu no escapamento, cujo ronco vindo das saídas centrais ficou ainda mais alto. É um som progressivo nas acelerações que se torna deliciosamente rouco toda vez que o motorista alivia o pé do acelerador. A segunda alteração surge no comportamento do câmbio, executando as reduções mais

O impecável revestimento de Alcantara é opcional

Novos aplicativos e centrais de ar maiores: coisas do GTS

cedo, esticando as marchas por mais tempo e realizando as trocas em menor tempo. A brincadeira atinge outro nível no modo Sport Plus, que também ativa o controle de largada. Nos modelos com transmissão PDK, o 911 tem a função Sport Response, responsável por fazer motor e câmbio reagirem prontamente assim que solicitados por 20 segundos ininterruptos.

Não é preciso acelerar muito para sentir o poder de fogo do 911. Basta provocá-lo levemente para sentir uma força surreal pressioná-lo contra o banco. Muito direta, a direção responde prontamente aos comandos (especialmente no ajuste Sport Plus) e sobra aderência nas curvas.

Se a maioria dos esportivos demanda cautela para não infringir os limites de velocidade, o 911 GTS requer atenção triplicada para não colecionar barbeiragens, dado a perigosa combinação de distribuição de peso desigual (menos de 40% na dianteira) em um carro com motor traseiro mais o excesso de confiança típico de motoristas empolgados. Mesmo assim, vale frisar que o GTS é um dos modelos mais equilibrados entre todos os 911. No dia a dia, a suspensão bem acertada agrada em pisos irregulares e superfícies planas.

Antes do almoço, fomos ao autódromo de Killarney, ideal para conhecer o Porsche Track Precision App. Compatível com qualquer smartphone, o aplicativo lembra os programas de telemetria usados em corridas. As análises são feitas baseadas em um banco de dados da Porsche e em informações coletadas via GPS do celular, informando números como tempos de volta, pontos de frenagem ou detalhes do traçado. Assim, o usuário pode identificar acertos e erros para melhorar sua pilotagem. São mais de 130 pistas cadastradas, e novos circuitos podem ser incluídos.

Além do aplicativo, o GTS sai de fábrica com sistema de amortecedores adaptáveis (PASM) nas versões Cabriolet e Targa. No Coupé, a lista de itens de série é reforçada pelo controle dinâmico de chassi, que oferece molas mais firmes, barras estabilizadoras reforçadas e suspensão rebaixada em 20 mm. Nosso GTS tinha ainda eixo traseiro esterçante e revestimento interno em Alcantara, ambos opcionais.

Foi difícil achar defeitos no 911 GTS. Mesmo assim encontrei três. Achei a direção leve demais no modo Sport, diferente da calibragem firme do modo Sport Plus. Outro ponto negativo é a ergonomia: alguns comandos estão em posição muito ruim, dificultando a visualização – seria melhor também se os botões de volume ficassem nas laterais do volante, assim como os comandos de telefonia. E o último senão é o preço inacessível para a maioria dos mortais – especialmente no Brasil, onde a etiqueta do modelo vai variar de R$ 687.000 a R$ 783.000. Nesse caso, porém, admito que a culpa não é da Porsche. É minha mesmo.

As rodas com porca única no eixo de cubo rápido caracterizam os 911 GTS

Para-lamas alargados em 44 mm viaram [illegible]

FICHA TÉCNICA

Porsche 911 GTS
Preço: R$ 687 mil
Motor: gas., tras., long., 6 cil., boxer, turbo, 2.981 cm³, 24V, 10,0:1, 450 cv a 7.500 rpm, 56,1 mkgf a 2.150 rpm
Câmbio: automatizado, dupla emb., 7 marchas, tração traseira
Suspensão: McPherson (diant.), multilink (tras.)
Freios: discos ventilados e perfurados (diant. e tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 245/35 ZR 20 (diant.), 305/30 ZR 20 (tras.)
Dimensões: comp., 452,8 cm; largura, 185,2 cm; altura, 128,4 cm; entre-eixos, 245 cm; peso, 1.470 kg; tanque, 64 l; porta-malas, 125 l
Desempenho: 0 a 100 km/h em 3,7 s vel. máx., 310 km/h

VEREDICTO

Aposentar o motor aspirado só fez bem ao 911 GTS, que ficou mais potente e segue sendo uma opção sedutora para quem quer mais do que um Carrera S, mas ainda não pode ter um GT3.

Você quer, você pode.
Você conquista.

“Quase nem acredito que eu consegui o carro dos meus sonhos de um jeito tão simples.
Foi com o Consórcio Unifisa, que um amigo me indicou. Vendi meu carro e dei um lance. Ganhei.
Agora estou pagando em pequenas parcelas sem juros. Foi o máximo.
O próximo plano vai ser um apartamento.”

José Cardoso dos Santos Neto
Operador de Produção - Contemplado pela Unifisa

Unifisa 21 anos

Comece a conquistar agora.
Ligue: (11) 5633-3333

www.unifisa.com.br

TROFÉU OURO NO XV Prêmio ABT
MELHOR ATENDIMENTO AO CLIENTE

Unifisa
CONSÓRCIO NACIONAL
Especialista em Consórcio

Tampa do porta-malas abre-se em dois estágios

Poderosa perua

A Buick Estate Wagon foi um dos maiores ícones do modo de vida americano, mas não resistiu à ascensão das minivans e dos SUVs

POR FELIPE BITU | FOTOS XICO BUNY

Fundada em 1908, a General Motors destacou-se por fidelizar sua clientela separando seus produtos em marcas com identidade própria. A linha começava com os populares Chevrolet e a sofisticação subia de acordo com a hierarquia estabelecida pelo presidente do grupo, Billy Durant: a esportiva Pontiac, a inovadora Oldsmobile, a requintada Buick e a luxuosíssima Cadillac.

Apenas um perfil de consumidor era excluído dessa estrutura: pais de família em busca de uma perua prática, espaçosa e com todo o torque e potência oferecidos por um motor de oito cilindros. Focada apenas em sedãs executivos e limusines, a Cadillac não demonstrava o menor interesse na oferta de um utilitário de luxo, deixando o caminho livre para a Buick.

A primeira perua remonta a 1940: baseada no modelo intermediário Super, a Estate Wagon trazia carroceria de quatro portas em aço e madeira, como a Oldsmobile Station Wagon. Era impulsionada pelo motor Fireball de oito cilindros em linha, 4,1 litros e 107 cv. Reformulado, o modelo 1942 teve a produção encerrada em fevereiro daquele ano por imposição do esforço de guerra. Comandada pelo executivo Harlow Curtice, a Buick sabia que deveria se preparar para a chegada dos veteranos da Segunda Guerra Mundial. Era um público ávido para percorrer o país em veículos práticos e confortáveis.

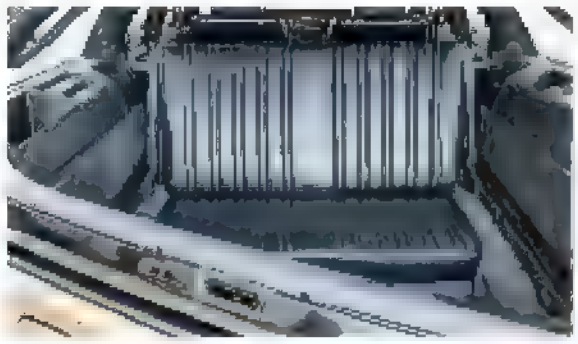
A Buick não perdeu tempo: retomou a produção já em 1946, oferecendo suas peruas nas versões mais caras, Super e Roadmaster, com as mesmas linhas do modelo 1942.

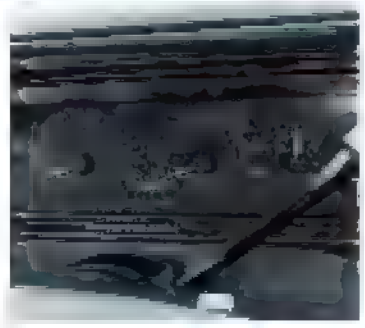
Mogno e freixo deixaram de ser usados na carroceria em 1953, mesmo ano em que as peruas abandonaram o motor Fireball em favor do Nailhead – um V8 5.3 de 164 cv. Gasolina barata e a expansão da malha rodoviária foram determinantes para consolidar a época de ouro das peruas norte-americanas.

A maior ousadia viria em 1957, com a versão Century Caballero: o estilo

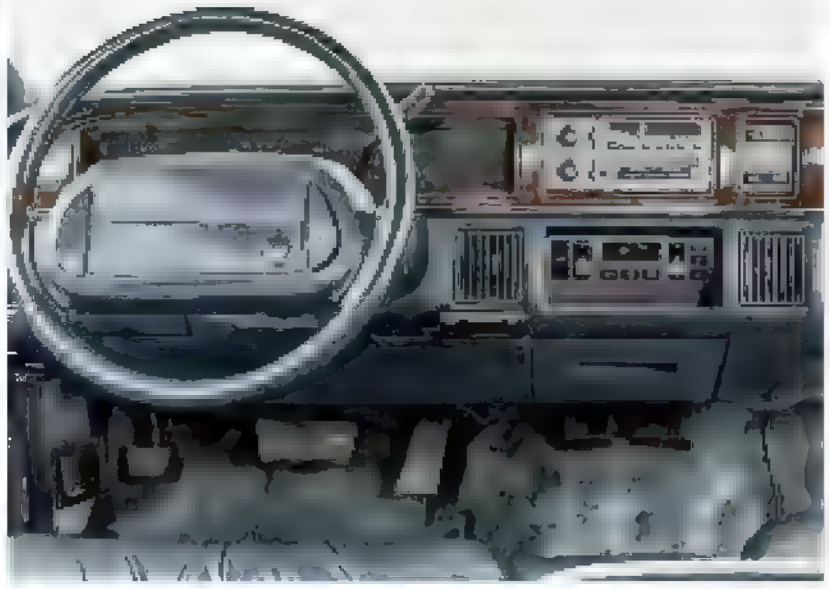
MADEIRA NOBRE

Baratas, espaçosas e resistentes à corrosão, as primeiras Buick Estate caíram na preferência dos surfistas californianos nas décadas de 50 e 60. Negligenciadas, restaram poucuíssimas unidades, o que faz delas um dos modelos mais raros e valorizados pelos colecionadores.





Na área do bagageiro, um assento extra. Alavanca de transmissão na coluna de direção e bancos inteiriços



FICHA TÉCNICA

Buick Estate Wagon 1991
Motor: V8 5.0; 173 cv a 4.000 rpm; 35,2 mkgf a 2.400 rpm
Câmbio: automático, 4 marchas
Dimensões: comprimento, 553 cm; largura, 202 cm; altura, 153 cm; entre-eixos, 294 cm; peso, 2.003 kg
Desempenho: 0 a 100 km/h: 13,2 s; velocidade máxima, 190 km/h

Acabamento "woodie" marcou época

hardtop aboliu as colunas centrais, elemento típico dos cupês, mas incomum em peruas. As dimensões cresceram até 1965, quando a Buick apresentou a Sport Wagon, uma perua baseada no médio Skylark.

Similar à Oldsmobile Vista Cruiser, a Sport Wagon destacava-se pela oferta do teto panorâmico Skyroof, que consistia em janelas de vidro escurecido sobre uma elevação traseira do teto. Entre os opcionais estava a terceira fileira de bancos e, a partir de 1967, um V8 big block, com 6,6 litros e 345 cv, capaz de levá-la de 0 a 100 km/h em menos de 9 segundos.

Uma perua Buick de grandes dimensões só voltaria a ser oferecida em 1970: com mais de 5,5 metros de comprimento, o objetivo era competir com Chrysler Town & Country e Mercury Marquis Colony Park. Seu V8 7.5 rendia 70,36 mkgf, torque superior ao dos muscle car do período.

Um de seus detalhes mais interessantes era o porta-malas com o mecanismo Glide-Away. Dividida em duas, a parte inferior da porta traseira descia e se escondia no assoalho, enquanto a parte superior ficava acondicionada no forro de teto.

Como uma mãe que perde o controle da dieta, a perua chegou a impressionantes 2,4 toneladas em 1974, fazendo dela o Buick mais pesado desde os anos 40. O comprimento chegou a 5,88 metros em 1975, mas as famílias americanas sentiam os efeitos da crise de 1973 e já procuravam soluções mais viáveis e racionais.

Ciente dos novos tempos, a GM apresentou uma Buick revista em 1977: ficou 25 cm mais curta e quase meia tonelada mais leve, mas sem perdas sensíveis no espaço interno. Era o fim dos V8 de bloco grande: a oferta se limitava ao V8 5.7 e dois V8 Oldsmobile (um deles a diesel).

A derradeira encarnação da Estate se deu em 1991 – o último Buick de tração traseira. O nome Roadmaster era resgatado após um hiato de 33 anos, trazendo com ele os apliques laterais imitando madeira. Oferecida com um pacato V8 5.0, a Estate recebeu o V8 LT1 com 260 cv em 1994, o mesmo que equipava o Impala SS. Mas as famílias já haviam migrado para os SUV, como a Chevrolet Blazer, ou minivans, como a Pontiac Trans Sport. A produção foi encerrada em 1996, finalizando a era de ouro das peruas norte-americanas. QR

Tradição inovadora

Rápido, belo e veloz, o Alfa 164 uniu tradição e tecnologia para se destacar entre os melhores sedãs executivos de seu tempo POR FELIPE BITU | FOTOS XICO BUNY

O 164 tinha duas grifes: Alfa Romeo e Pininfarina

A Alfa Romeo tem seus súditos no Brasil e uma história de amor e ódio no país. Já produziu por aqui, em 1960, com o FNM JK. À época, surpreendeu nossa incipiente indústria pela tecnologia e desempenho. Depois, em 1974, cobriu-se de aura e exclusividade com o modelo 2300, mas 12 anos depois deixamos de ter um Alfa nacional. Com a abertura das importações, em 1990, a Fiat começou a importar o modelo 164.

Desenhado pelo estúdio Pininfarina, foi uma das atrações do Salão de Frankfurt de 1987. Era baseado na plataforma conhecida como Tipo 4, compartilhada com os patrícios Fiat Croma, Lancia Thema e com o notável Saab 9000. Foi o primeiro Alfa Romeo de grande porte dotado de tração dianteira, uma quase heresia para os *alfisti* mais conservadores. Seus 4,55 metros de comprimento e 2,66 metros entre os eixos não escondiam sua vocação executiva: o 164 veio para enfrentar os melhores sedãs europeus, como Ford Scorpio, Opel Omega, BMW Série 5 e Mercedes-Benz Classe E. O baixo coeficiente aerodinâmico de 0,30 permitia que alcançasse os 200 km/h, independentemente da motorização.

O monobloco do 164 trouxe outra inovação à casa: foi desenvolvido com o auxílio de computadores, o que ajudou a obter peso comedido e excelente rigidez torcional, característica essencial para o bom trabalho das suspensões independentes nas quatro rodas. A frenagem era comandada por quatro discos de freio, gerenciados pelo sistema antitravamento ABS.

A versão de entrada vinha com o motor Twin Spark de quatro cilindros, 2 litros, duas velas por cilindro e oito válvulas com comando variável na admissão. Seus 148 cv levavam o sedã de 1.200 kg a 215 km/h, indo de 0 a 100 km/h em menos de 10 segundos. Era o preferido de muitos por ser um motor mais leve, colaborando com a distribuição de peso entre os eixos.

Havia também um quatro cilindros sobrealimentado por turbocompressor, similar ao motor utilizado no Brasil pelos Fiat Tempra Turbo/Stile. Entregava 175 cv e nada menos que 27 mkgf, fazendo com que a máxima subisse para 225 km/h. O turbo também era aplicado a um econômico motor diesel 2,5 litros e 116 cv. Suavidade e sonoridade eram exclusivas do lendário V6 de 3 li-

Com motor V6, o sedã chegava aos 230 km/h. Cortes retos marcavam o design interno e externo

Monobloco do 164 foi o primeiro a ser desenvolvido com ajuda do computador: tinha peso comedido e excelente rigidez torcional

tros idealizado por Giuseppe Busso. Inteiramente construído em alumínio, trazia comandos simples nos cabeçotes e duas válvulas por cilindro, configuração que resultava em 192 cv e 25 mkgf – e que atingia 230 km/h.

Essa última versão foi a escolhida pela Fiat tanto para o mercado nacional quanto para o norte-americano: ganhou a capa da edição de agosto de 1990 e surpreendeu pelo desempenho e pela presença de recursos inimagináveis, como regulagens elétricas dos bancos, ar-condicionado digital e nivelamento automático da altura da suspensão traseira, itens presentes neste modelo 1991, do colecionador Alexandre Azevedo.

A estrela do Salão do Automóvel de 1990 tinha um preço salgado: US$ 135.000, equivalente ao do BMW Série 5 e superior ao do Saab 9000, Citroën XM e Volvo 960. O 164 só ficaria realmente competitivo no final de 1993, quando a redução da carga tributária e a otimização da logística baixaram seu preço para US$ 55.000.

Reestilizado, o 164 agora tinha um rival nacional à altura: o Omega CD 3.0. A situação só seria revertida em 1995, com a chegada do 164 Super. Com duplo comando e 16 V, o 164 de 211 cv agora chegava aos 240 km/h.

O 164 teve outras versões que não chegaram ao Brasil, como a V6 2.0 turbo, a Quadrifoglio Verde (com 232 cv) e a Quadrifoglio 4 (AWD). Em dez anos, mais de 273.000 unidades deixaram a planta de Arese e só 6.277 unidades vieram oficialmente para cá. Pouco. Mas o bastante para manter acesa a paixão pelo "*cuore sportivo*".

FICHA TÉCNICA

Alfa Romeo 164 1991
Motor: transversal, 6 cilindros em V, 2.959 cm³, comandos de válvulas simples no cabeçote, injeção eletrônica, 192 cv a 5.600 rpm, 25 mkgf a 3.000 rpm
Câmbio: manual de 5 marchas, tração dianteira
Dimensões: comprimento, 405,5 cm; largura, 176 cm; altura, 140 cm; entre-eixos, 266 cm; peso, 1.310 kg
Pneus: 195/60 R 15

TESTE

Março de 1991
ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 8,7 s
VELOC. MÁX.
201,6 km/h
CONSUMO
8,3 km/l (cidade)
12,5 km/l (estrada)
PREÇO
US$ 135.000

QUATRO RODAS

Muito além da navegação

A linha de **GPS Automotivo** mais completa do Brasil

- GPS Automotivo
- Câmera de Ré
- TV Digital
- Alerta de Velocidade

Mais de **45.000** pontos de interesses catalogados e avaliados pelo **Guia Quatro Rodas**

À venda nas melhores redes de varejo e no site:

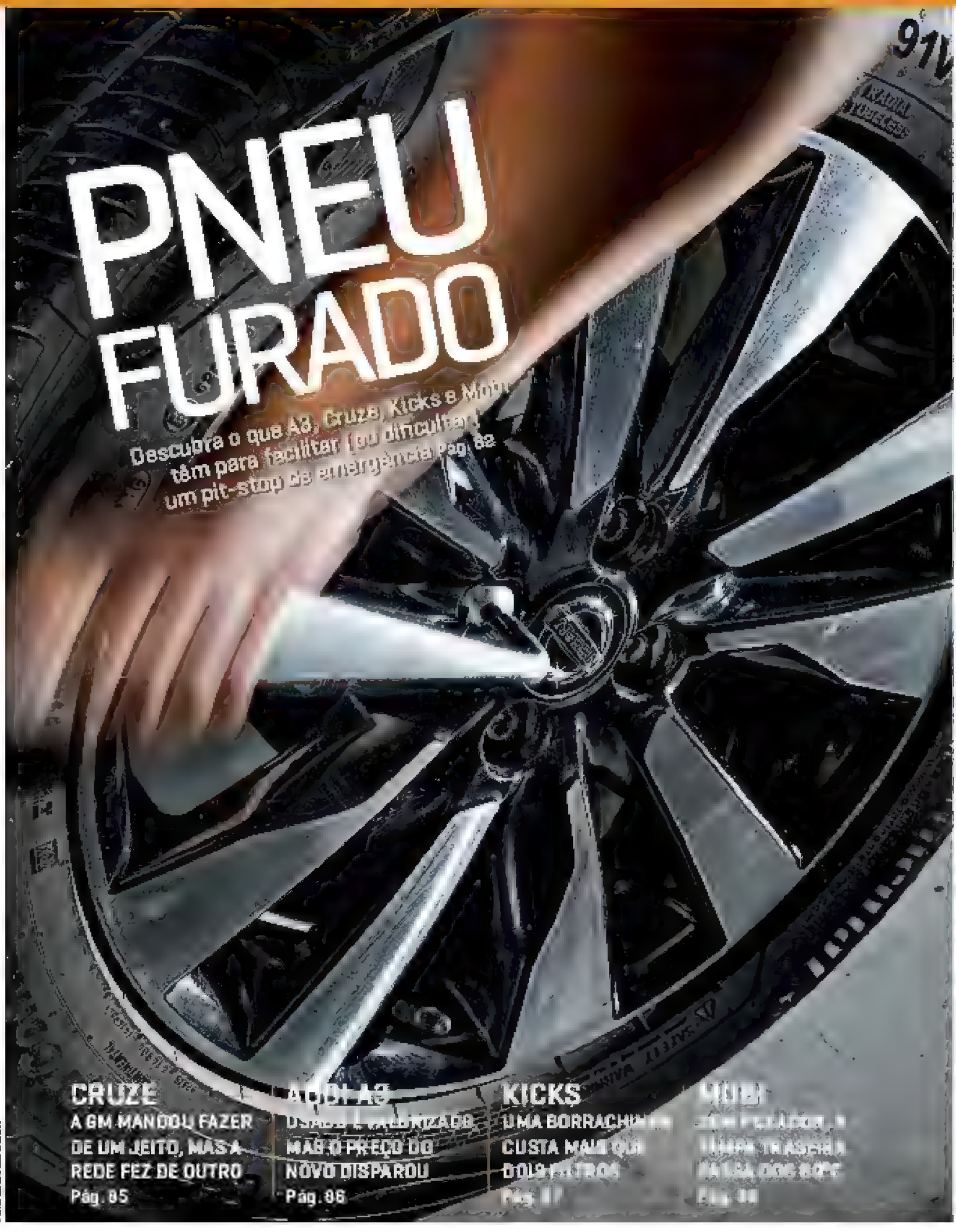
Lojaquatrorodas.com.br

AQUARIUS

Abril MÍDIA

LONGA DURAÇÃO

COMPRAMOS OS CARROS E TESTAMOS POR 80.000 KM



PNEU FURADO

Descubra o que A3, Cruze, Kicks e Mobi têm para facilitar (ou dificultar) um pit-stop de emergência pág. 82

CRUZE

A GM MANDOU FAZER DE UM JEITO, MAS A REDE FEZ DE OUTRO

Pág. 85

AUDI A3

USADO É VALORIZADO, MAS O PREÇO DO NOVO DISPAROU

Pág. 86

KICKS

UMA BORRACHINHA CUSTA MAIS QUE DOIS PNEUS

Pág. 87

MOBI

Pág. 88

FOTO EDUARDO SIQUEIRA

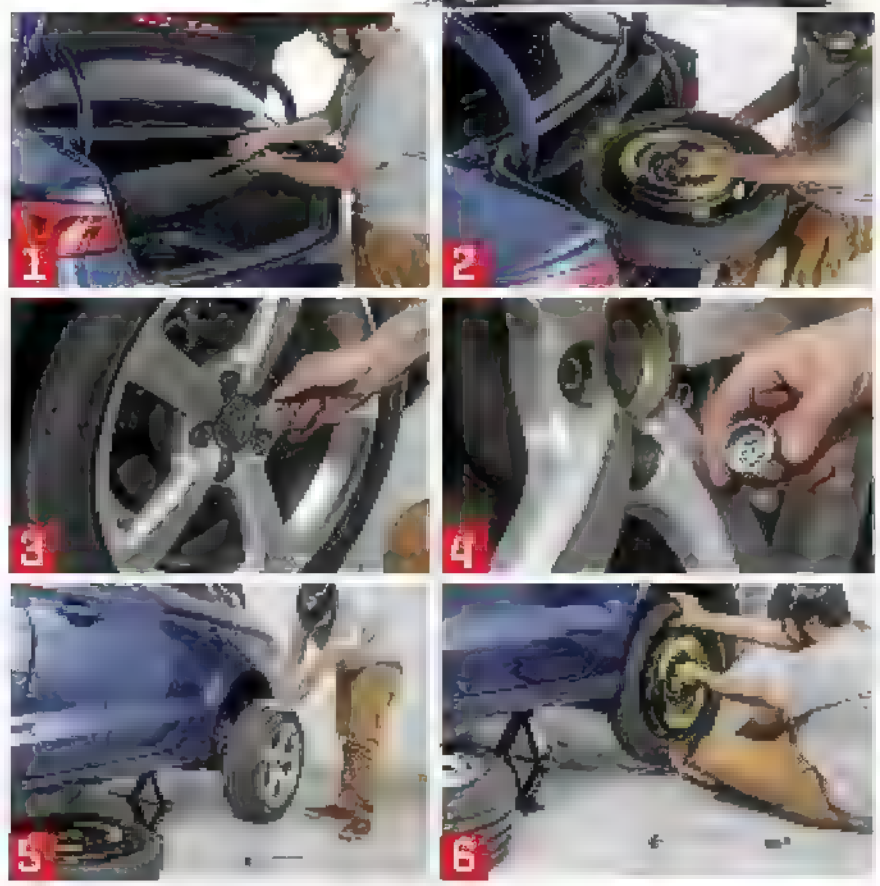
Faça você mesmo

Conhecendo bem seu carro, você trocará um pneu furado em cerca de 20 minutos – menos tempo, portanto, do que demora um guincho na maioria das situações. Veja o que A3, Cruze, Kicks e Mobi têm para ajudar o motorista durante um pit-stop emergencial

AUDI A3

Dupla barreira para retirada do parafuso

O tratamento premium aparece até na hora de trocar um pneu. O triângulo de emergência tem capa rígida e viaja fixado à tampa do porta-malas, bem visível. A cobertura do assoalho (1), por sua vez, tem um puxador que mantém a peça suspensa, para facilitar o acesso e retirada do estepe (2). A capa plástica dos parafusos em forma de estrela confere um visual diferenciado à pesada roda de liga leve. Para removê-la, há uma chave própria (3) junto ao kit de ferramentas. Uma vez retirada a capa é preciso fazer uso de um adaptador especial (4) para remover o parafuso antifurto (há um em cada roda). Tanto o conjunto de rodagem (roda mais pneu) (5) do A3 quanto o estepe de emergência (6) poderiam ser mais leves. O peso excessivo dificulta ainda mais a tarefa de alinhar os furos da roda aos do cubo, uma vez que a área de apoio central é bastante curta.



RODA
19,1 kg

ESTEPE
14,6 kg

CHEVROLET CRUZE

Ferramentas de acompanhamento

A cobertura do assoalho do porta-malas do Cruze não tem o mesmo sistema de sustentação que a do A3, mas, com jeitinho, dá para flexioná-la para que fique travada na moldura superior (1) do vão de acesso. Quem já deixou uma ferramenta na estrada ou nunca mais conseguiu que elas deixassem de sambar no porta-malas vai gostar do kit do Cruze. A bandeja com espaço determinado para cada item sai inteira (2), permitindo que fique ao lado do motorista durante o serviço. Outra boa sacada é a chave de roda articulada, que facilita a operação do macaco (3). Leve, a roda de emergência (4) exige pouco esforço para ser colocada no ponto correto, tarefa facilitada pelo sistema de porca e prisioneiro. Estepe posicionado, basta colocar a parte frontal da chave de roda a 180 graus (5) e girar os parafusos até o ponto de aperto, com a chave novamente em L, a 90 graus (6).

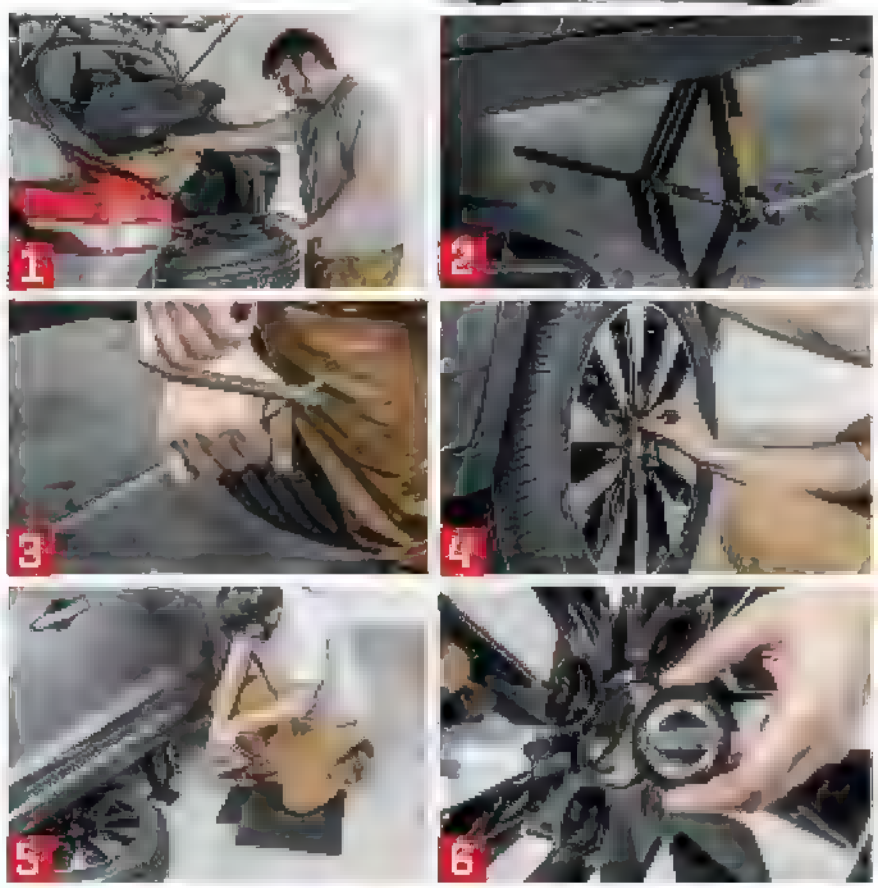
RODA
18,8 kg

ESTEPE:
11,0 kg

NISSAN KICKS

Estepe e conjunto de rodagem são iguais

O Kicks tem como estepe um conjunto de roda e pneu exatamente igual ao de rodagem. Afinal, não seria nada agradável ter a trilha de fim de semana interrompida por um simples pneu furado. O problema é que o conjunto é muito pesado, tornando difícil a retirada mesmo em um espaçoso porta-malas (1). À exceção do Mobi, todos os três modelos da frota ficam devendo uma indicação mais clara do ponto correto de colocação do macaco (2). Duas hastes metálicas (3) facilitam a aplicação do movimento de rotação no terminal da rosca do macaco. Assim como o Cruze, o sistema de fixação das rodas do tipo porca e prisioneiro (4) facilita a montagem no cubo. Mais alto, o Kicks exige maior extensão do macaco (5): redobre o cuidado e só proceda a troca sobre terreno estável. Para fixar a roda com pneu furado no porta-malas, remova antes a calotinha central (6).



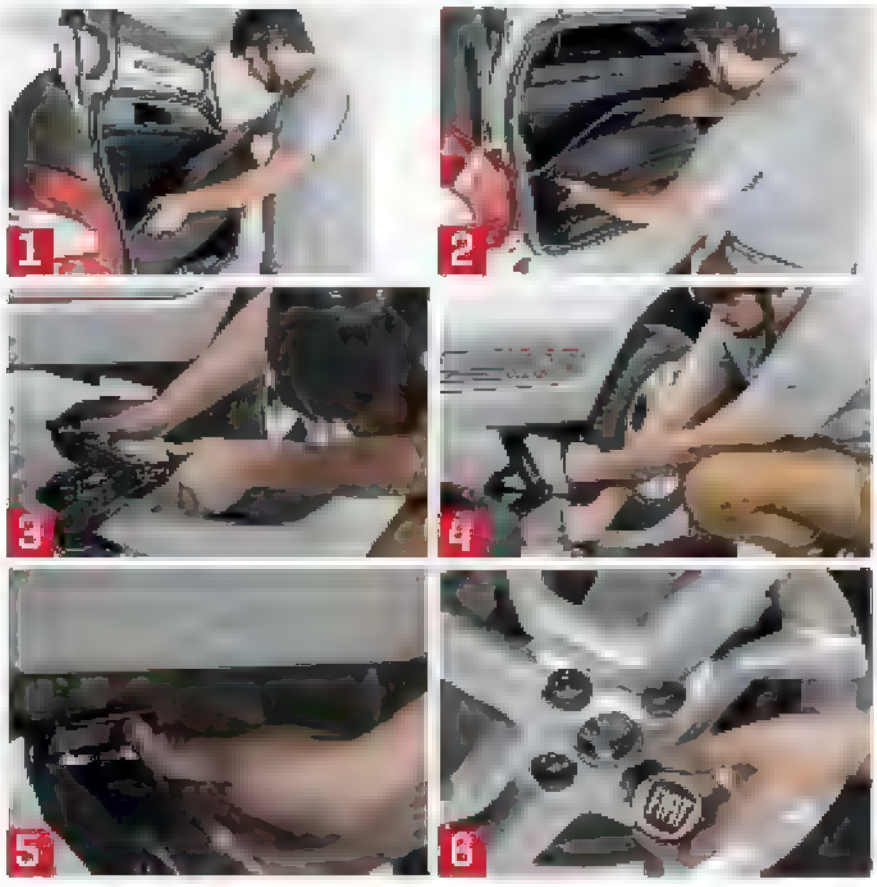
RODA
20,8 kg

ESTEPE
20,8 kg

FIAT MOBI

Porta-malas pequeno rende um aperto de mãos

No dia a dia, o Cargo Box (1) mais atrapalha do que ajuda. Neste teste, repetimos a crítica. Numa situação real, este compartimento removível se torna um passo a mais para você chegar ao estepe. Se estiver cheio, a retirada é difícil; se estiver vazio, no chão, pode sair voando com a passagem de um caminhão numa situação de emergência em beira de estrada. Vencida a primeira etapa, você precisa se desvencilhar do carpete mole (2) ao mesmo tempo que manobra o estepe na minúscula cuba, lá no fundo do porta-malas. É fácil sujar as mãos no macaco, com área lubrificada com graxa (3) muito exposta. Para piorar, a tinta preta da chave de roda descasca com facilidade ao ser utilizada na operação do macaco (4). Um par de pinos-guia facilita a colocação do estepe(5). Para prender a roda de liga leve no porta-malas é preciso remover a calotinha central (6).



RODA
13,7 kg

ESTEPE
12,6 kg

Pastilhas de freio: dois Cruzes, duas medidas

FOTOS SILVIA COSTA

GM CRUZE
25.822 km

CONSUMO

No mês: 8,6 km/l com 17,9% de rodagem na cidade
Desde out/18: 8,4 km/l com 18% de rodagem na cidade
Combustível: etanol

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 1.920

FICHA TÉCNICA

Versão: LTZ 1.4T
Motor: 4 cil., diant., transv., 1.399 cm³, 16V, flex, 153/150 cv a 5.200/5.600 rpm, 25,5/24 mkgf a 2.000/2.100 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas

PASTILHA DIFÍCIL DE ENGOLIR

Esta é a terceira vez que as pastilhas do Cruze dão o que falar. Descobrimos que o serviço aplicado em nosso carro foi bem diferente do recomendado pela GM

Em janeiro, descobrimos que a GM enviara um boletim técnico de serviço para suas concessionárias. O documento instruía a rede a como aplicar um desbaste das pastilhas de freio dianteiras, para eliminar um assovio agudo nas frenagens.

Na revisão dos 20.000 km, o consultor da autorizada Spassus disse: "O meu sistema indica que este carro já recebeu a correção das pastilhas na concessionária Palazzo". Concluímos, então, que o nosso Cruze recebera o serviço antes de passar para nossas mãos, ainda no pátio.

No fim das contas, o que tínhamos era um Cruze com as pastilhas trabalhadas, mas ainda ruidosas. Partimos para a investigação. Convocamos um outro Cruze LTZ, retiramos as pastilhas e comparamos com as do Cruze de Longa Duração. Com o comunicado técnico e os componentes em mãos, nosso consultor técnico, Fabio Fukuda, disse: "Está muito claro que o serviço aplicado pela Palazzo não seguiu as recomendações do boletim. Por outro lado, as do Cruze padrão confirmaram a impressão que tive ao ler o documento da GM: tiveram uma sensível diminuição da área de atrito". Consultada, a marca reiterou que "a solução implementada mantém inalterada a performance de frenagem e a durabilidade do conjunto".

O fato também acendeu uma luz de alerta: teremos de checar o desgaste das pastilhas com mais regularidade para garantir se elas chegarão mesmo até os 40.000 km.

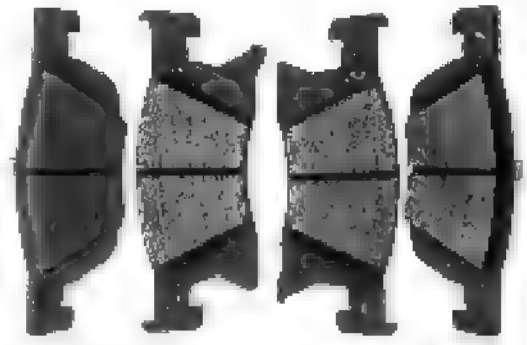
ANÁLISE COMPARATIVA

Ruído agudo nas frenagens levou a GM a expedir um boletim técnico para desbaste das pastilhas dianteiras. No Cruze de Longa, o serviço foi mal feito

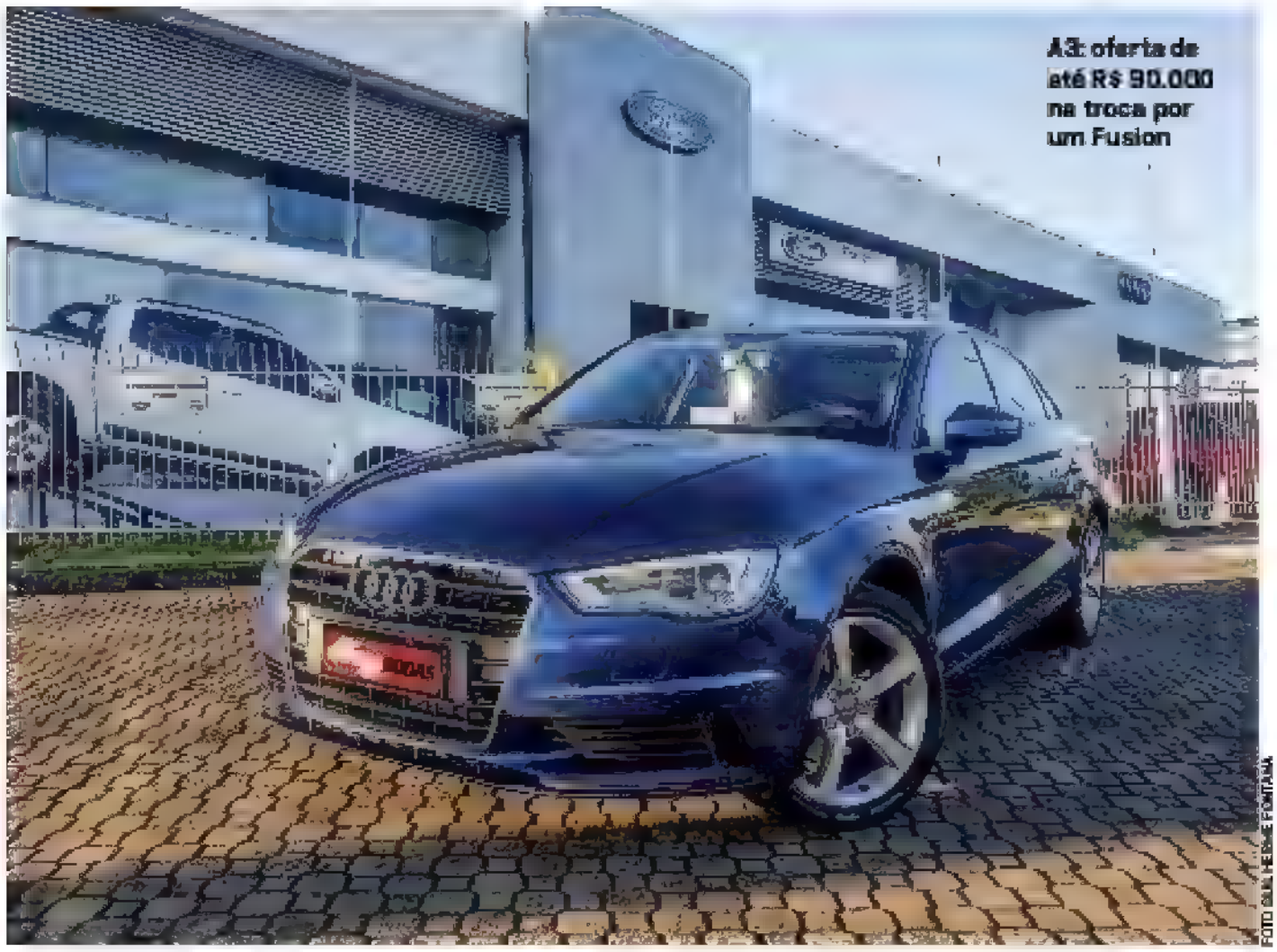
Cruze de Longa Duração

Pouco desbastadas, continuam a chiar

Cruze padrão



Em conformidade – e bem reduzidas



A3: oferta de até R$ 90.000 na troca por um Fusion

FOTO GUILHERME FONTANA

AUDI A3
57.120 km

CONSUMO

No mês: 7,6 km/l com 15,5% de rodagem na cidade
Desde fev/16: 8,2 km/l com 25,4% de rodagem na cidade
Combust.: etanol

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 2.263

FICHA TÉCNICA

Versão: Ambiente 1.4 Turbo Flex
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 1.395 cm³, 16V, flex, 150 cv a 4.500 rpm, 25,5 mkgf a 1.500 rpm
Câmbio: aut., seq., 6 marchas

O BEM-AMADO

Audi A3 se mostrou uma moeda forte no mercado, mas é preciso pesquisar: por ele, ouvimos ofertas de R$ 68.000 a R$ 90.000

Já na reta final de sua trajetória, o Audi A3 foi submetido a um de seus últimos testes: o da simulação de venda – o teste de pista é o próximo passo, depois de superados os 60.000 km.

Como de costume, a aferição do apetite do mercado de usados – e, consequentemente, o nível de desvalorização – é feita ao oferecer o automóvel em concessionárias (da própria fabricante e de marcas concorrentes) e também em lojas multimarcas.

Começamos o exercício simulado no mesmo estabelecimento em que compramos o carro, na Audi Center Pinheiros, em São Paulo, em fevereiro de 2016, por R$ 98.718. Após uma meticulosa análise, o avaliador decretou bons R$ 88.000, mesmo com poréns: "O carro está com alguns riscos nas portas e nos para-choques, além de ralados nas rodas".

Na outra concessionária Audi, de Jundiaí, no interior paulista, nosso A3 também foi avaliado em R$ 85.000, tanto na troca quanto na compra. Na loja multimarca Scuderia, uma reprise parcial do que ouvimos nas autorizadas Audi: R$ 88.000 na troca e R$ 85.000 na compra.

Simulando interesse por modelos fora da Audi, partimos para as concessionárias rivais. Na Honda Chroma, uma oferta de R$ 85.000. Nas demais, porém, alguém que realmente estivesse vendendo um A3 igual ao de Longa iria do inferno ao céu. Na Toyota Expoente, oferta de R$ 68.000 e, na Ford Forte, de R$ 90.000 – respectivamente, 26,4% e 2,6% abaixo dos R$ 92.421 divulgados na tabela Fipe no início de fevereiro.

Na média, o mercado de usados deixou o A3 muito próximo da Fipe. Pena que o carro zero-quilômetro tenha subido 25,8%.

BOLSA DE VALORES

VALOR PAGO EM FEVEREIRO DE 2016	R$ 98.718
VALOR ATUAL DO MODELO NOVO	R$ 124.190
VALOR DO USADO NA TABELA FIPE	R$ 92.421
MELHOR OFERTA NA SIMULAÇÃO	R$ 90.000
PIOR OFERTA NA SIMULAÇÃO	R$ 68.000

FOTO SILVIO GOIA

NISSAN KICKS
24.666 km

CONSUMO

No mês: 7,5 km/l com 35,3% de rodagem na cidade
Desde set./16: 8,1 km/l com 24,2% de rodagem na cidade
Combustível: etanol

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 1.295

FICHA TÉCNICA

Versão: SL 1.6 16V
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 1.598 cm³, 16V, flex, 114 cv a 5.600 rpm, 15,5 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: automático, CVT

PREÇO ALTO, CONCEITO BAIXO

De um lado, uma borrachinha que custa o mesmo que dois filtros; do outro, cliente e ex-funcionário alertando para a fraude em uma concessionária

Foi o editor Péricles Malheiros o primeiro a notar a falta da pequena borracha no fundo do puxador interno da porta do motorista. "Aparente, o parafuso me chamou a atenção de imediato", disse.

Surpresa foi descobrir que o acabamento (uma tira de borracha do tipo EVA) custa R$ 71. "Até o funcionário da concessionária Fuji se espantou. Depois de me passar o preço, ele reconferiu outras duas vezes, pelo número da peça", diz o piloto de teste Eduardo Campilongo, que fez a cotação na autorizada.

Edu tem uma tese que faz sentido sobre o sumiço da tal borrachinha: "Bocal de aspirador é grande. Como a peça é leve, pode ter sido sugada em algum lava-rápido". O que não faz sentido é o preço exorbitante. Para efeito de comparação, o filtro de combustível do nosso Audi A3 custou R$ 75. Na Nissan, daria para comprar os filtros de óleo (R$ 40) e de combustível do próprio Kicks (R$ 30).

O mês rendeu desdobramentos sobre a revisão dos 20.000 km, feita na Orient, de Varginha (MG), que nos cobrou por peças não trocadas. Primeiro, um leitor da mesma cidade nos relatou que a Orient condenara um coxim da sua Livina. Em uma oficina de sua confiança, outro diagnóstico: estava tudo perfeito.

Depois, um ex-funcionário da Orient que pediu para ter sua identidade preservada, disse: "O cliente paga pelos componentes, mas não leva. Quem fica com a peça nova é o empregado corrupto, que dá um jeito de sair com ela da concessionária para, imagino, revendê-la. Quem se nega a participar do esquema fica de fora dos serviços comissionados, como as revisões". O mesmo ex-funcionário diz: "Vi casos em que a seguradora autorizou um orçamento da Orient em que estava estabelecida a troca da porta de um veículo batido. A porta era cobrada, mas o carro saía de lá com a peça original recuperada". Consultada, a Orient negou as acusações do ex-funcionário, mas reconheceu que os problemas durante a revisão do Kicks de Longa levaram a empresa a promover uma série de correções de seus processos. A Orient ainda lamentou o ocorrido, mas ressaltou a importância do aprendizado trazido por episódios como esse.

Também repassamos os relatos à Nissan do Brasil, que respondeu dizendo que "condena veementemente qualquer conduta inadequada e que afete seus padrões de qualidade e respeito ao consumidor" e que "está avaliando com muita atenção os casos relatados e, após as devidas análises, tomará as medidas cabíveis para eliminar tal prática e qualquer outra inadequadamente apurada".

Tampa de vidro pode queimar a mão

FOTOS: VITO GOIA

FIAT MOBI
41.708 km

CONSUMO

No mês: 9,4 km/l com 33,5% de rodagem na cidade
Desde jul/16: 10,1 km/l com 22,6% de rodagem na cidade
Combustível: etanol

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 1.194
Revisão: R$ 572
Alinhamento: R$ 180

FICHA TÉCNICA

Versão: Like On 1.0 Flex
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 999 cm³, 8V, flex, 75/73 cv a 6.250 rpm, 9,9/9,5 mkgf a 3.850 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas

A CHAPA ESQUENTOU

Todo cuidado é pouco na hora de fechar a tampa do porta-malas do Fiat Mobi. Inteira de vidro e sem puxador para colocar a mão, a superfície pode superar os 60°C

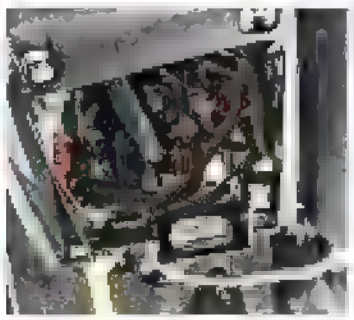
Quando o Mobi foi lançado, no ano passado, um dos pontos mais destacados pela Fiat foi a tampa traseira, inteira de vidro e sem moldura interna de metal. Quanto à resistência ou mesmo ao barulho, por enquanto não temos do que reclamar. Mas bastou a coincidência de um dia ensolarado e a necessidade de uso do porta-malas para que uma grande questão viesse à tona: quente demais, a tampa traseira pede cautela para ser fechada.

"Depois de passar o dia na praia, voltei ao Mobi, que havia ficado estacionado sob sol forte por algumas horas. Abri a porta para aliviar o calor da cabine e, pela alavanca interna, destravei o porta-malas. Depois de arrumar a bagagem, na hora de baixar a tampa, precisei enrolar a mão em um pano para não me queimar, de tão quente que estava o vidro", diz Sandra Hadich, do atendimento ao leitor. Em outro dia de sol, simulamos a situação vivida por Sandra e, munidos de um termômetro a laser, aferimos a temperatura da tampa: 67,3°C. Ou seja, tocá-la, só com a proteção de uma luva.

Nas últimas semanas, o Mobi vem decepcionando no que diz respeito à qualidade: algumas peças plásticas simplesmente estão se soltando. "Encontrei as capinhas do passante superior dos cintos dianteiros no chão. Reencaixei ambas, mas, ao regular a altura do cinto do motorista, ela voltou a se desprender", conta o editor Péricles Malheiros.

A tampa de acesso ao plugue de diagnose, com duas travas quebradas, também caiu. No porta-malas, o suporte esquerdo do tampão e o próprio tampão estão avariados, mas estes nada têm a ver com falta de qualidade: foram danificados ao fechar a tampa com excesso de bagagem.

Antes de todo esse agito, porém, o Mobi passou pela revisão dos 40.000 km, na concessionária paulistana Ventuno. "Do agendamento, feito direto no site da Fiat, à retirada do carro, tudo correu sem problema. Cobraram o preço sugerido e, em nossa verificação dos serviços, constatamos que estava tudo certo", diz o piloto de testes Eduardo Campilongo.



Tampa na lateral do painel danificada (à esq.) provavelmente por uma concessionária, já que ela dá acesso ao plugue de diagnose (centro). Capa do cinto teima em cair

Abril
UMA NOVA
PLACAR
VAI ENTRAR
EM CAMPO
E VOCÊ
SÓ TEM
A GANHAR.
Dossiês
Guias
Livros
Especiais digitais exclusivos
É só pra começar, dê uma ol
Dossiê - O futebol nos anos 8
Entre para esse time
PLACAR
#FutebolÉpico

AUTO-SERVIÇO

Quem vai garantir?

Você sabia que todo equipamento instalado na concessionária não está coberto pela fábrica? Pág. 92

ILUSTRAÇÃO CEMAS PEREIRA

CONTRATO DE RISCO

Cuidado com o que você coloca no seu carro: mesmo equipamentos instalados na concessionária podem eliminar a garantia e virar prejuízo – POR LUÍS PEREZ

Em 2010, a QUATRO RODAS publicou uma reportagem alertando sobre os perigos de comprar um carro zero básico para equipá-lo depois, correndo o risco de perder a garantia de fábrica. Desde então, duas variáveis mudaram: 1) as garantias estão mais extensas, ou seja, perdê-la devido a um item mal instalado é muito pior; 2) atualmente, é quase impossível um carro ser vendido "pelado", sem ar-condicionado, vidros, travas e espelhos elétricos, direção hidráulica e sistema de som. Por isso, o cenário mudou: agora o perigo ao escolher um equipamento é descobrir que ele não está coberto pela garantia da fábrica ou, pior, descobrir que acabou de perder essa garantia.

Com o fim próximo dos pacotes opcionais *(leia mais na pág. 104)*, tem crescido o mercado de acessórios – itens colocados no carro zero pela própria concessionária. O que a maioria dos consumidores não sabe é que nem todos os equipamentos oferecidos nas autorizadas são homologados pela fabricante. Portanto, sob a luz fria da lei (leia-se do livreto de garantia), a instalação de acessórios feita na concessionária envolve riscos.

Por que então o vendedor a oferece? Simples: sua função é vender, e o consumidor pode decidir por não comprar o carro que não ofereça o item que ele tanto valoriza. Exemplo: em 2010, o Honda Civic não dispunha do sensor de estacionamento traseiro, algo que a concorrência tinha. Algumas concessionárias vendiam o sensor, mas não esclareciam que ele não era homologado pela montadora.

Uma forma simples de saber se um item é ou não homologado é buscá-lo no site da montadora, na área para acessórios. Mesmo hoje, o novo Civic só tem os sensores (dianteiros e traseiros) na versão top Touring, de R$ 124.900. Mas nas outras, o item hoje pode ser instalado como acessório original – ao menos todas as versões já saem de fábrica com câmera de ré.

"Quando vendemos um acessório, explicamos que ele vai ser colocado na concessionária. Esse serviço é terceirizado, mas funciona aqui dentro mesmo", explica o consultor de vendas Rodrigo Visintini, da autorizada Volkswagen Amazon. "Temos um vendedor que senta com o cliente, que assina um termo autorizando ou não o serviço. Ele recebe uma nota fiscal da concessionária, uma garantia que ele tem."

Visintini admite que, em determinadas revendas, há a chance de o consumidor perder a garantia. "Mas os serviços prestados dentro da concessionária têm tudo para não correr esse risco. No caso do sensor de estacionamento, por exemplo, não se mexe com chicote, o sistema é todo

ILUSTRAÇÃO RENATA FREITAS

ONDE PODE DAR PROBLEMA

CÂMERA DE RÉ, CENTRAL MULTIMÍDIA E SENSOR DE ESTACIONAMENTO: o maior risco está nas instalações elétricas de má qualidade, com direito a corte inadequado de fiação, manuseio incorreto do chicote e intervenção incorreta na bateria.

PILOTO AUTOMÁTICO: é preciso se certificar de que o kit não vai alterar o plano de garantia do veículo. Verifique se o acessório é oferecido como original de fábrica e exija nota fiscal.

DIREÇÃO ASSISTIDA: em geral com assistência hidráulica, ela esbarra em um problema principal, que é o custo e a falta de mão de obra especializada para esse tipo de instalação.

independente. Sim, há perfuração do para-choque, mas o vendedor explica bem esse processo para que o consumidor saiba o que está comprando. Mas é claro que esse procedimento varia de acordo com cada concessionária."

Por isso, outro cuidado a ser tomado é justamente com os "brindes" que o vendedor oferece na compra do carro. Embora teoricamente não sejam cobrados, eles também devem vir acompanhados da respectiva nota fiscal. O livreto de manutenção e garantia da marca, por exemplo, é claro: "A Volkswagen não pode pronunciar-se sobre a confiabilidade, segurança e adequação de peças que não sejam originais".

Porém, há uma notícia boa no ar: se o consumidor não fez grandes pirotecnias – instalar um equipamento de som ultrapotente que comprometa toda a parte elétrica, por exemplo –, dificilmente a fábrica negará o atendimento em garantia, o que pode ser explicado pela alta concorrência entre as montadoras e o reconhecimento de que o cliente precisa ter uma boa experiência com a marca.

"Já vi cliente que teve pane elétrica e o conserto em garantia não foi autorizado porque foi detectado que ele fez a instalação fora da concessionária. Ele teve de arcar com o conserto, mas não chegou a perder a garantia total do veículo", afirma Ivete Carvalho, consultora de vendas da autorizada Ford Superfor.

O que precisa ficar claro ao optar por um acessório instalado na autorizada é que a garantia fica a cargo apenas da concessionária que fez o serviço – por isso, é só de um ano. Significa, portanto, que se você instalar na revenda um alarme para o Etios, o item não terá os três anos de cobertura oferecidos pela Toyota.

CARROS BÁSICOS VÊM COM MUITAS OPÇÕES DE ACESSÓRIOS

Nunca os automóveis saíram de fábrica tão equipados. É até por isso que minguaram os carros com preço sugerido abaixo de R$ 30.000. De olho no que o consumidor mandava fazer fora, as montadoras passaram a oferecer via concessionários cada vez mais acessórios, principalmente nos carros que apostam no custo-benefício – ou seja, que nasceram para ser mais baratos. Hoje, lançamentos desse tipo trazem dezenas ou centenas de acessórios. Lançado em agosto passado, o Chevrolet Onix Joy chegou às lojas com uma lista extensa. A relação incluía controle remoto para travas e vidros elétricos, alarme, sensor de ré, multimídia (com TV, DVD, entrada USB e Bluetooth), CD player (com entrada USB e Bluetooth), antena esportiva, alto-falantes, tapete de PVC com travas para fixação, revestimento para os bancos, porta-óculos no teto, friso de proteção lateral, soleira de portas personalizada, adesivo para coluna B, rodas de liga aro 14 prata ou grafite, faróis de neblina e rack de teto. Ufa!

Não parece, mas a perua é 23 cm maior que a versão hatch

A PARTIR DE R$ 30.000 (2011)

HYUNDAI i30 CW

Pouco lembrada, a perua coreana é uma excelente opção para as famílias que não simpatizam com utilitários esportivos – POR FELIPE BITU

Em 2009, o Hyundai i30 chegou à liderança dos hatches médios prometendo a tecnologia, o design, a esportividade e o luxo dos melhores alemães e ingleses. Exageros à parte, o que cativou o público foi o nível de itens de série, o comportamento dinâmico e o motor 2.0 de 145 cv.

E foi nessa fórmula que a marca se baseou para lançar em 2010 a i30 CW (Crossover Wagon). A perua coreana era basicamente um i30 com 5 cm a mais entre os eixos e 23 a mais no comprimento, que resultaram num porta-malas de 415 litros (75 maior).

O resultado agradou: os 44 kg extras quase não alteraram o desempenho, consumo e estabilidade. A diferença mais marcante no estilo estava nas lanternas, alongadas até o teto. Tendo a Mégane Grand Tour como rival exclusiva, a i30 VW veio na versão única GLS, diferenciada só pelo pacote de opcionais. O básico (chamado pela Hyundai de intermediário) traz câmbio manual de cinco marchas (ou automático de quatro), airbag duplo, ar-condicionado, ABS com EBD, computador de bordo, piloto automático, som com MP3 e entrada USB e iPod e as rodas aro 17 do hatch.

Acima, havia o Completo (adicionava teto solar), Completíssimo (ar digital, couro e airbags laterais e de cortina) e Top (ESP, sensor de ré e disqueteira para seis discos), sempre com o limitado câmbio automático. Atenção: nem todas têm as úteis barras longitudinais no teto e a cobertura retrátil do porta-malas, que eram acessórios de concessionária.

A baixa liquidez das peruas facilita a vida de quem aprecia um carro familiar sem as desvantagens dos SUVs: a i30 CW oferece maior espaço interno quando comparada ao ix35 ou Tucson, sem perder porta-malas, embora o acesso à bagagem seja favorecido pela plataforma mais baixa.

Além dos valores abaixo da tabela, outra vantagem é a mecânica já bem conhecida dos mecânicos. E todos os componentes de desgaste normal são oferecidos a pronta entrega pela rede autorizada e facilmente encontrados no mercado paralelo. Só não espere revender uma CW facilmente.

ONDE O BICHO PEGA

MOTOR Fique atento a ruídos estranhos após uma partida a frio. Um erro comum é a troca do óleo 5W20 ou 5W30 pelo 10W40 – o que já foi feito até pelas autorizadas.

CÂMBIO Robusta, a caixa automática pode apresentar trancos ou retenções desnecessárias. Em geral, a causa é o corpo de válvulas, que custa R$ 2.289, mais quatro horas de serviço (R$ 1.084).

RODAS Como sofrem com a buraqueira, cheque se há amassados, denunciados também por vazamento de ar do pneu. Uma nova custa mais de R$ 2.900.

SUSPENSÃO Ruídos anormais podem ser causados pelo desgaste excessivo de buchas, batentes e bieletas, chegando a comprometer o conforto e a vida útil dos amortecedores. Uma revisão geral pode chegar a mais de R$ 1.500.

RETROVISORES Os externos são retráteis e, por isso, é necessário testar a regulagem elétrica e o rebatimento elétrico. Um espelho novo sai por mais de R$ 1.350.

TETO SOLAR Mofo na forração é indício de infiltração de água. Confira se ele abre e fecha de modo progressivo e sem estalos, problemas causados por acúmulo de detritos e lubrificação incorreta do trilho.

Com 415 litros, ela leva 55 a mais de bagagem que o i30

FOTOS MARCOS DE PAULI

PREÇO MÉDIO DOS USADOS (TABELA FIPE)

HYUNDAI I30 CW GLS 2.0 MANUAL	34.608	30.987
HYUNDAI I30 CW GLS 2.0 AUTOMÁTICO	34.948	30.798

PREÇO DAS PEÇAS

PARA-CHOQUE (dianteiro)	1.040	550
FAROL (cada um)	1.468	890
DISCOS DE FREIO (par)	902	370
PASTILHAS DE FREIO (jogo)	467	130
AMORTECEDORES (quatro)	2.648	1.500
EMBREAGEM	1.734	1.200

A VOZ DO DONO

NOME: Gustavo Bellan
IDADE: 35 anos
PROFISSÃO: funcionário público
CIDADE: Americana (SP)

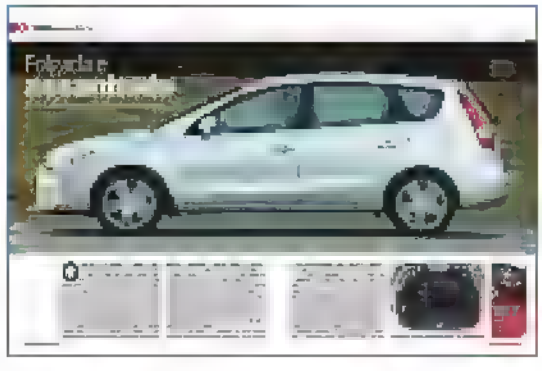
O QUE EU ADORO

"Gosto do motor: não decepciona nem com o câmbio automático de só quatro marchas. Dirigibilidade excelente, com muito conforto e estabilidade. Espaçoso e com ótimo acabamento."

O QUE EU ODEIO

"Acho o consumo urbano alto. Provavelmente seria menor com uma transmissão CVT ou com mais marchas. E como a oferta foi pequena, certas peças exclusivas da perua são difíceis de encontrar."

NÓS DISSEMOS



SETEMBRO DE 2010 "Quando testamos o i30, ele foi de 0 a 100 km/h em 9,6 segundos, contra 10,3 da CW. (...) Mas foi nas retomadas que a perua se destacou: empatou de 40 a 80 km/h, em 7,7 segundos, e superou o hatch dos 60 aos 100 km/h (10,3, contra 10,6) e dos 80 aos 120 km/h (15,5, contra 16,5)."

PENSE TAMBÉM EM UM...

RENAULT MEGANE GRAND TOUR Ela foi uma das melhores peruas do mercado: ofuscou Toyota Fielder e Peugeot 307 SW no estilo, espaço interno, porta-malas (520 litros), tecnologia e segurança, obtendo cinco estrelas nos crash tests. Agrada desde a versão básica 1.6 flex de 115/110 cv até a forte 2.0 16V de 138 cv.

CARRO ROBÔ

Reunindo recursos de inteligência artificial e internet das coisas, os carros interagirão entre si, com as vias e as pessoas

POR ALEXANDRE ULE RAMOS
ILUSTRAÇÃO LEO NATSUME

Neste momento, praticamente todos os fabricantes de automóveis, que desenvolvem os veículos que chegarão às ruas no prazo de 10 a 20 anos, estão pesquisando tecnologias digitais que compõem o que se convencionou chamar de Inteligência Artificial e Internet das Coisas – do inglês Artificial Intelligence (AI) e Internet of Things (IoT).

Inteligência Artificial pode ser definida como a capacidade que novos processadores superpotentes têm de aprender com as experiências e se autoprogramar, ou seja: passar a tomar decisões com base nesse conhecimento – diferentemente do que acontece hoje, quando os sistemas eletrônicos de um veículo obedecem a programações rígidas inseridas em suas memórias.

Já Internet das Coisas trata da capacidade de conexão dos dispositivos eletrônicos por via da rede mundial de computadores.

Juntando os recursos da Inteligência Artificial com os da Internet das Coisas (utilizando câmeras, radares e sensores diversos), os carros se tornarão máquinas inteligentes, capazes de interagir com outros veículos, com o ambiente à sua volta e com as pessoas. Ao lado, é possível ver algumas das soluções já mostradas por fábricas em protótipos experimentais.

SERVIÇO INTELIGENTE

Conduzidos ou assumindo a direção, os carros do futuro vão auxiliar os motoristas como se fossem funcionários de plantão

MORDOMO

Sabendo a hora em que o motorista sai de casa, o veículo aciona o sistema de climatização previamente, para deixar a cabine com a temperatura usualmente selecionada

MAÎTRE

Se no meio do caminho, o motorista resolver almoçar, o carro sugere o restaurante, faz a reserva on-line, exibe o cardápio, podendo antecipar o pedido ao estabelecimento conectado

SECRETÁRIO

Tendo acesso à agenda de compromissos do motorista e às condições do tráfego (via serviços de notícias), o carro sugere o horário de saída, para evitar atrasos.

NAVEGADOR

Calculando o consumo (baseado em variáveis como trânsito, relevo da região e comportamento do condutor), o veículo sugere paradas para reabastecimentos (indicando os postos preferidos nas proximidades).

SOCORRISTA

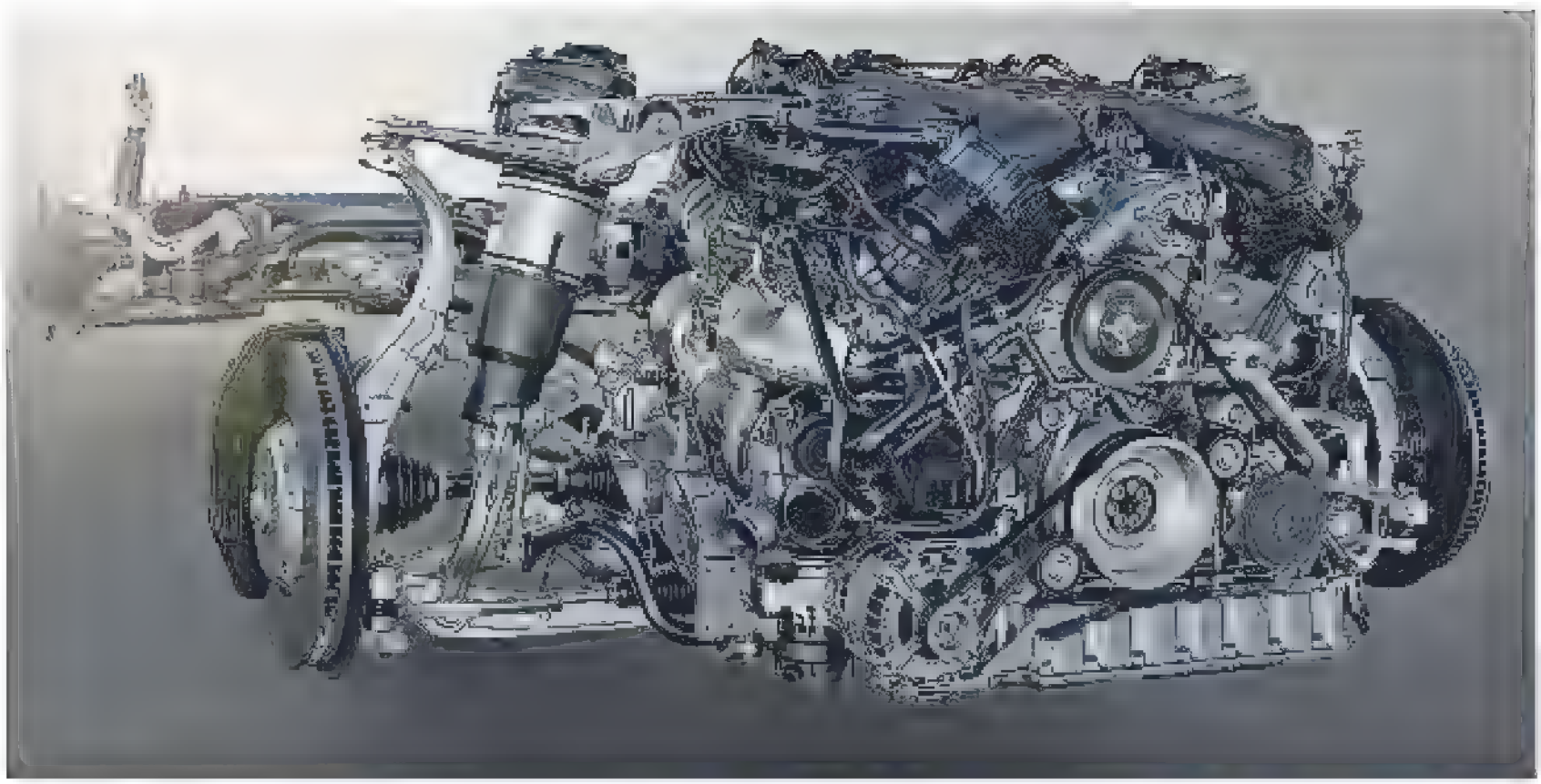
Após analisar o cenário à sua volta, na iminência de acidente, o carro é capaz de realizar manobras evasivas ou se preparar para o pior, antecipando a ativação de airbags e cintos de segurança.

SEGURANÇA

Analisando o comportamento do motorista, se notar algo errado (sonolência, velocidade incompatível), o carro trata de evitar acidentes, assumindo os comandos gradativamente até o controle total, se necessário.

MANOBRISTA

Com o mapa da cidade na memória e orientado por sensores, o carro procura estacionamento e se desloca até lá de forma autônoma.

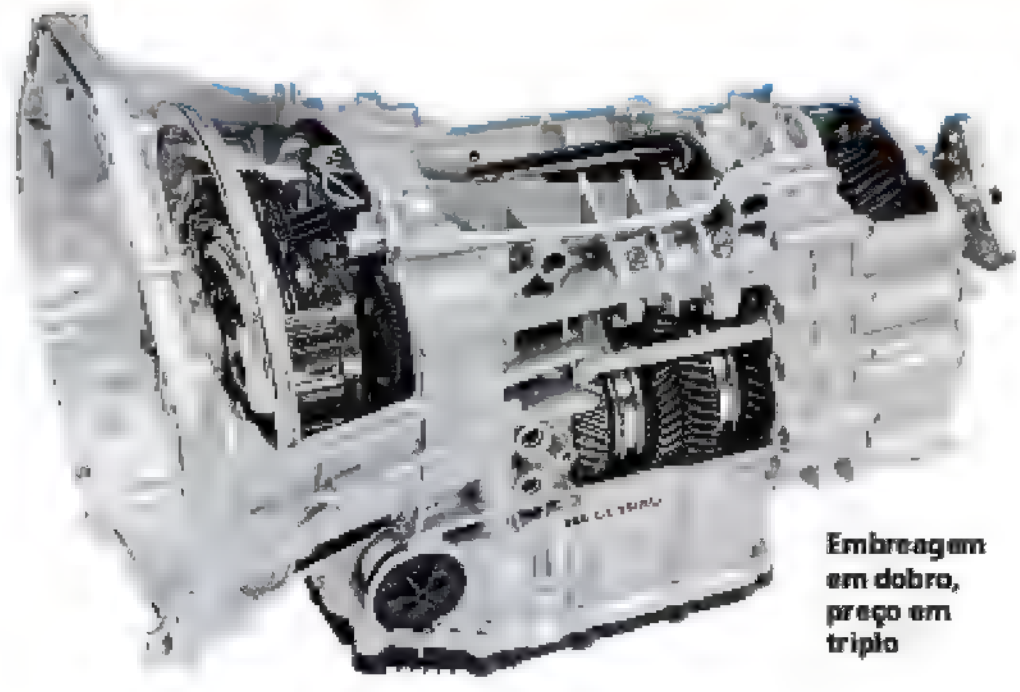


DOIS É BOM, TRÊS É DEMAIS!

Como funciona o motor triturbo do V8 diesel do Bentley Bentayga?

VINICIUS DE ANDRADE ROSSELLO, SÃO PAULO (SP)

Esse motor 4.0 tem um bloco de oito cilindros em V dotado de três turbos, sendo dois deles convencionais, movimentados pelos gases gerados pelo escape – mas de geometria variável. A grande novidade está no terceiro turbo, que é acionado eletricamente, de 48 volts. Ele é responsável por reduzir ao máximo "o turbolag", aquela tradicional demora para o turbo entrar em ação. A principal vantagem desse sistema é oferecer potência extra combinada a um desempenho suave e sem esforço em qualquer faixa de rotação, o que não ocorre em turbos comuns. Na prática, o resultado é um SUV de 2.390 kg que é capaz de acelerar de 0 a 100 km/h em apenas 4,8 segundos e atingir uma velocidade máxima de 270 km/h.



Embreagem em dobro, preço em triplo

Qual a durabilidade do sistema de embreagem dupla? – MARCELO GOYA, POR E-MAIL

A embreagem usada nesse tipo de transmissão é feita para durar entre 250.000 e 350.000 km, conforme explica o engenheiro Leandro Perestrelo, da Comissão Técnica de Transmissões da SAE Brasil. Só para comparar, um câmbio manual precisa de uma troca de embreagem em menos da metade desse tempo. Mas se ela dura mais, também é mais cara. Estima-se que o preço de uma embreagem dupla a seco seja de três a cinco vezes maior que uma convencional. Já a embreagem dupla em banho de óleo pode ter preço de quatro a sete vezes maior.

É verdade que o custo de um projeto de design pode ser o mesmo que o de um carro? – ROBERTO LUIS CAPETTI, PORTO ALEGRE (RS)

Sim, já que o processo de criar o design de um veículo não depende só do tempo de desenvolvimento e dos profissionais envolvidos. O professor Carlos Castilho, do curso de design da Faap (Fundação Armando Alvares Penteado), explica que outras soluções podem se refletir nos custos diretos e indiretos desse projeto, como pesquisas com o mercado onde será vendido, testes em túnel de vento para afinar a aerodinâmica, eventual contratação do estúdio de design para desenvolver o estilo do exterior e/ou interior, adequação das plataformas empregadas ou qualidade das matérias-primas usadas.

Os benefícios de limpeza da gasolina aditivada são menores nos motores com injeção direta, já que não há contato do combustível com o coletor e válvulas de admissão? – LEANDRO ALVES DOS REIS, GOIÂNIA (GO)

Os benefícios são os mesmos nos motores de injeção direta ou indireta. Como explica Henrique Pereira, engenheiro da SAE Brasil, embora não exista o contato direto do combustível com esses dois componentes, os vapores de combustível que retornam pelas válvulas e dutos são responsáveis por formar depósitos na admissão. Também há o problema dos depósitos que vão se acumulando nas áreas frias, como tanque, filtro, bomba e galeria de combustível, tudo isso antes de chegar ao injetor. As propriedades de limpeza da gasolina aditivada são tão relevantes que o governo brasileiro estuda introduzir no mercado ainda este ano o aditivo em 100% das gasolinas, como ocorre hoje em vários países do mundo.

É verdade que o interior de um carro na sombra com as janelas fechadas pode liberar até 800 mg de benzeno, podendo chegar a 4.000 mg num dia de sol forte? Quais o risco para os ocupantes?

DAVID ANTÔNIO COSTA BARROS, GOIÂNIA (GO)

É verdade. Segundo o médico Dirceu Rodrigues Alves Júnior, da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), isso ocorre principalmente nos carros zero-quilômetro, com o famoso "cheirinho de carro novo". E seu interior libera em forma de vapores tóxicos não só o benzeno, mas também substâncias como tolueno, acetona ou estireno. Mas essa emissão tende a diminuir conforme o veículo vai ficando velho. Sobre a quantidade, tudo depende dos materiais usados pelo fabricante, mas em geral nos carros populares (com plásticos mais baratos) a liberação de vapores nocivos é maior. Por isso, a dica é evitar estacionar o veículo no sol, usar protetor de para-brisa (para cobrir os plásticos do painel), não usar a ventilação forçada com os vidros fechados e sempre abrir as portas por alguns minutos antes de entrar, para que os vapores saiam.

DEIXA DE EMBAÇO!

Seus vidros andam sujos e engordurados? Então, chegou a hora de conhecer as espumas de limpeza em aerossol

— POR FERNANDO GARCIA | FOTO EDUARDO SVEZIA

O limpa-vidros em geral vem na embalagem plástica com um gatilho manual e escorre após sua aplicação. Então, conheça a versão de espuma em aerossol: como não escorre, ela rende mais e adere no vidro, dissolvendo melhor a gordura. Nosso especialista testou três das principais marcas e não só aprovou o trio como pediu para ficar com as amostras. "Gostei muito pela praticidade e economia. Mas cuidado com a composição: por usar solventes e álcool, pode manchar películas tipo Insulfilm", diz Márcio Fernandes.

ESPECIALISTA
Nome: Márcio Fernandes
Profissão: empresário
Experiência: há mais de 20 anos comanda a Cristalcarve, empresa especializada em lavagens de carros nacionais e importados.

PREÇO
R$ 14,90
proauto.com.br

ESPECIALISTA
Nota 9,0

"Funciona mesmo: a espuma gruda e não escorre pelo vidro. Depois, é só passar o pano para dar brilho. Limpou até o silicone que espalhei para ver o que ia dar: desengordurou na hora! Removeu ainda um pouco da chuva ácida que havia no para-brisa. Outra vantagem: após o uso, fica uma camada repelente, que não deixa a água grudar no vidro."

Pró: limpeza, brilho e ação repelente de água
Contra: letras pequenas das instruções

PREÇO
R$ 14,90
centralsulquimica.com.br

ESPECIALISTA
Nota 8,5

"Foi difícil desempatar com o primeiro colocado, considerando que tem o mesmo poder de limpeza e rendimento em relação às tradicionais versões líquidas ou em gel. Assim, desempatei por causa do cheiro, que é levemente mais forte no momento em que se aplica no vidro. No entanto, uma vez feito o serviço, o aroma vai embora rapidamente."

Pró: limpeza, brilho e ação repelente
Contra: aroma mais forte

PREÇO
R$ 9,50
jimo.com.br

ESPECIALISTA
Nota 8,0

"É outro produto que foi muito bem no teste. Também cumpriu sua proposta principal, de limpar e desengordurar os vidros e ainda deixá-los com brilho. Mas perdeu pontos por conta de dois problemas: dos três, foi o que deixou um cheiro mais forte mesmo depois da aplicação. Além disso, não tem o mesmo poder de repelir a água que seus concorrentes."

Pró: limpeza e brilho
Contra: aroma forte e pouca ação repelente

A Kärcher K430 ficou devendo no silêncio

EM ALTO E BOM SOM

A Kärcher K430 Power Silent Plus é prática, mas está longe de ser 55% menos barulhenta do que as lavadoras convencionais — TEXTO FERNANDO GARCIA | FOTO EDUARDO SVEZIA

O sonho de qualquer um que gosta de lavar o carro em casa é ter uma máquina de alta pressão. Isso torna o trabalho mais rápido e ajuda a economizar água – em vez de desperdiçar os 300 litros de uma lavagem média com mangueira, ela gasta menos de 60 litros. Mas um de seus inconvenientes é o barulho. Uma lavadora pressurizada vai bombardear seus ouvidos com um volume entre 85 e 90 dB, mais incômodo do que um liquidificador. Pensando nisso, a Kärcher lançou a K430 Power Silent Plus, que promete produzir apenas 64 dB – 55% menos ruído que as máquinas convencionais.

Será que é possível ser tão silenciosa assim? Quem nos ajudou a responder a essa pergunta foi o especialista Ronaldo Fernandes, diretor da C&F Consultoria Empresarial, empresa que está acostumada a testar acessórios e produtos voltados para a segurança viária.

Para o teste de emissão de ruídos, fizemos duas baterias com o tempo de um minuto, realizado em uma garagem coberta e com o mínimo de interferência externa. Na primeira medição, usamos a água pressurizada vinda de uma torneira e, na segunda, utilizamos o sistema por gravidade através de um tambor de 200 litros. Seguindo esse procedimento, comparamos a Silent Plus com três lavadoras convencionais: Wap Atacama, Kärcher K 2.500 e Lavor Wash SK 13.

Com um decibelímetro profissional, Fernandes aferiu as três máquinas tradicionais na primeira avaliação, o que resultou numa média de 85 dB. Já a K430 Silent Plus produziu um resultado de 76 dB, ou seja, um volume apenas 12 % menor do que o do trio concorrente.

Na segunda etapa, usando água por meio de gravidade, os valores médios foram de 86 dB contra 77 dB da K430 – só 12% mais silenciosa. "De bom, ela traz sistema de engate da mangueira com bico proeminente e alça telescópica, que são práticos para o uso diário, mas infelizmente não cumpriu os 55% prometidos. Mesmo assim, a redução de ruído é nítido frente às outras", diz Ronaldo.

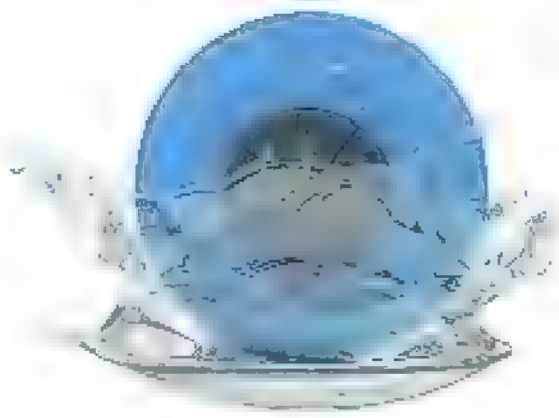
Outro ponto negativo é o preço: a K430 custa no site da marca R$ 1.149, bem mais do que a K 2.500, um modelo mais simples, também da Kärcher, mas que sai por apenas R$ 523 no mesmo site. Será que vale a pena pagar tanto por um pouco menos de barulho?

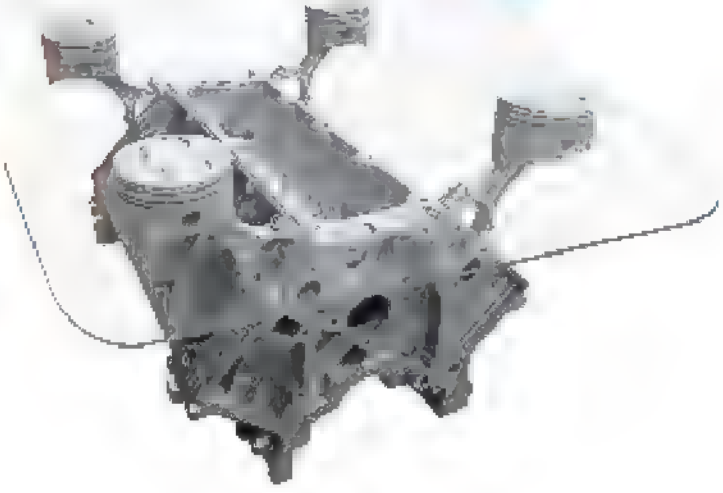
KÄRCHER K430 POWER SILENT PLUS
Nota 7

Ela é uma ótima lavadora, mas não chegou perto da redução de ruído anunciada pela marca.

Preço: R$ 1.149
Compra: karcher.com.br

ÚTIL & ACESSÓRIO





Sugestões de presentes para quem ama carro – ou nem tanto - POR GUILHERME FONTANA

1 HORA DE CORRER

O Exospace B55 foi criado para quem tem velocidade no sangue. Mesmo que você não possua um Bentley, o cronógrafo da Breitling (marca oficial da montadora britânica) oferece o mesmo luxo e esportividade dos carros com um toque de modernidade. Via Bluetooth, ele tanto manda dados para o celular (tempo de volta) como exibe alertas de e-mail na tela.
R$ 37.070
breitling.com

2 BOMBA SÓ PARA ÁLCOOL?

Inspirado numa antiga bomba de combustível, este é o dispenser de bebidas mais divertido que você pode ter. Com capacidade máxima de 900 ml, ele pode armazenar qualquer tipo de líquido.
R$ 147,90
shoptime.com

3 MERCEDES NO TOPO

Os amantes do vinho vão adorar o kit de tampas de garrafa da Mercedes-Benz. Com quatro acabamentos, elas imitam os pomos de câmbio dos carros da marca.
US$ 74
lifestylecollection.mbusa.com

4 SOM À PROVA D'ÁGUA

Esta caixa de som não poderia ser mais prática: cabe na palma da mão, funciona por Bluetooth, é à prova d'água e tem ventosas para fixá-la na parede do boxe durante a cantoria sob o chuveiro.
R$ 42,90
americanas.com

5 MESA MOTORIZADA

Se você não pode ter um V8 na garagem, que tal colocá-lo na sua sala? A mesa de centro tem uma superfície de vidro temperada sustentada por quatro pistões, que ficam apoiados sobre um bloco de motor Chevrolet de 5.3 litros.
US$ 1.399
houzz.com

OBS.: PREÇOS APURADOS NA SEGUNDA QUINZENA DE FEVEREIRO

FOTO ALEXANDRE BATTIBUGLI

FICOU NO VÁCUO!

Proprietários do Ford Edge reclamam de falha dos freios dos modelos fabricados entre 2010 e 2016, defeito bem conhecido pelas autorizadas – POR WALDEZ CARMO AMORIM

Ruído anormal nos freios talvez seja uma das reclamações mais comuns publicadas na seção Autodefesa. Mas são raros os casos de falhas na frenagem, como o que ocorre com donos de Ford Edge de segunda geração, fabricados de 2010 a 2016.

E nem é preciso recorrer aos proprietários para descobrir o que está acontecendo. Basta uma rápida consulta com profissionais do setor para entender a situação. Conversamos com funcionários de três autorizadas Ford (São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador), e logo soubemos que a falha é conhecida: quebra da membrana que fica dentro do hidrovácuo.

"Já atendemos aqui uns dez casos desse tipo. Essa membrana acaba se rasgando e deixa de criar o vácuo. Assim, o pedal fica muito duro e o carro quase não freia", explica o mecânico de uma concessionária Ford em São Paulo (SP). "A maior parte dos consertos que fizemos foi em garantia, mas se você fosse pagar, o valor do hidrovácuo *[item com o código BA1Z2005A]* é de R$ 577 para todas as versões do SUV, além de mais R$ 400 pelas duas horas de mão de obra necessárias para fazer a troca da peça."

O POVO RECLAMA

"O problema com o freio do Edge ocorre porque uma membrana rasga dentro do hidrovácuo. Assim, o freio fica muito duro e o carro quase não freia."
Atendente de uma autorizada Ford em São Paulo (SP)

"Precisei trazer a peça na mala quando viajei aos EUA, pois a concessionária não tinha em estoque."
Sérgio Opice Mattar, São Paulo (SP), dono de um Edge 2012

"Reclamo desse problema desde a revisão de um ano – e o carro já está com quase quatro anos."
Eduardo Neumann, de Porto Alegre (RS), dono de um Edge 2013

O administrador de empresas Sérgio Opice Mattar, de São Paulo (SP) sabe bem como funciona porque já passou por isso duas vezes. "Na primeira, com menos de um ano de uso, e a segunda com três anos e meio, logo após vencer a garantia", conta o dono de um Edge 2012. "Como não havia a peça na concessionária numa das vezes, tive de trazê-la na mala quando eu viajei para os Estados Unidos. E quando escrevi para a Ford reclamando, eles me ignoraram."

Segundo os mecânicos de concessionárias consultados, o defeito ocorre principalmente nos veículos fabricados entre 2010 e 2013, como o Edge do cirurgião dentista Eduardo Neumann, de Porto Alegre (RS), dono de um modelo 2013. "Reclamo desse problema desde a revisão de um ano."

Consultada sobre o problema, a Ford do Brasil não comentou o caso até o fechamento desta edição.

ILUSTRAÇÃO FELIPE CAMPOS

ESCOLHER FICOU FÁCIL!

Benéfica para todos, a extinção dos opcionais é a nova tendência do mercado – POR GUILHERME FONTANA

Fazer escolhas não é fácil, principalmente quando o número de opções é grande. É assim também na indústria automobilística: quanto mais versões e pacotes de opcionais, mais complicado fica o processo de comercialização dos veículos – tanto para quem compra quanto para quem vende. Mas isso está mudando com o fim dos vários (e confusos) pacotes opcionais.

Honda, Toyota e Nissan aderiram à prática há bons anos. Sem os opcionais, os modelos passaram a ser oferecidos em versões fechadas. Itens como sensores de ré, central multimídia e bancos de couro, por exemplo, até podem estar em versões que não os contemplam de série, mas são disponibilizados como acessórios, que são instalados pelas concessionárias. Atenção: neste caso, a garantia é da autorizada e não da fábrica, o que pode gerar problemas no futuro *(leia mais na pág. 92)*.

Ford e Peugeot também adotaram as versões fechadas, enquanto a Citroën, que já oferece poucos itens avulsos, estuda entrar para o clube, e a Fiat tem enxugado seus pacotes.

A tendência é benéfica para todos: para a produção, que se torna menos específica, mais rápida e barata; para o vendedor, que mostra um pacote fechado; para o cliente, que tem menos escolhas a fazer; para a autorizada, que pode lucrar com os acessórios; para a revenda, já que carros de mesma versão não se diferenciarão pela lista de equipamentos.

RECALL

CITROËN C4 LOUNGE (FOTO): modelos 2.0 de 2012 a 2015 são chamados pela possibilidade de fissura na tubulação de alimentação de combustível, que pode provocar vazamentos e até incêndios. 0800 011 8088

PEUGEOT 308 E 408: assim como o C4 Lounge, 34.367 unidades dos Peugeots podem apresentar o mesmo problema na tubulação de combustível. 0800 703 2424

FORD FUSION (FOTO): os cintos de segurança dianteiros de 20.020 exemplares de ano/modelo entre 2013 e 2016 podem falhar pela redução da resistência do cabo. 0800 703 3673

FIAT LINEA E PUNTO: são 113.512 unidades de ano/modelo entre 2009 e 2012 envolvidas em um recall por uma possível rachadura na travessa do eixo traseiro. 0800 707 1000

HONDA ACCORD, CITY, CIVIC E FIT: os modelos, com produção entre 2000 e 2012, fazem parte do megarecall de airbags da Takata, que podem expelir fragmentos metálicos. 0800 701 3432

MERCEDES-AMG GLE 450/63/63 COUPÉ (FOTO), GL 63 E GLS 63: uma falha no sensor de presença do passageiro dianteiro pode desativar o airbag frontal do ocupante mesmo com ele presente. 0800 970 9090

RENAULT SANDERO E DUSTER: como nos Honda, 3.820 unidades feitas em 2014 fazem parte do recall dos airbags que podem expelir metais contra o motorista. 0800 055 5615

CAYENNE HÍBRIDO

Após ser revelado durante o Salão do Automóvel de São Paulo no ano passado, o Cayenne S E-Hybrid chega às lojas por R$ 432.000 – mais barato em relação ao S convencional, que custa R$ 500.000. O destaque do SUV é o conjunto híbrido, que junta um motor V6 3.0 de 333 cv a gasolina e um elétrico de 95 cv. Combinados, a potência é de 416 cv, enquanto o torque atinge 60,2 mkgf a baixos 1.250 rpm. Segundo a Porsche, o modelo vai de 0 a 100 km/h em 5,9 segundos e pode funcionar no modo totalmente elétrico em velocidades até 125 km/h.

Conjunto híbrido resulta em 416 cv e 5,9 segundos para ir de 0 a 100

RANKING JANEIRO

1	CHEVROLET ONIX	13.900	=
2	HYUNDAI HB20	7.582	=
3	FORD KA	7.079	=
4	VW GOL	5.073	=
5	FIAT STRADA	4.412	+5
6	RENAULT SANDERO	4.277	=
7	CHEVROLET PRISMA	4.064	-2
8	TOYOTA COROLLA	4.014	=
9	VW FOX/CROSSFOX	3.583	+7
10	HONDA HR-V	3.268	+3
11	FIAT TORO	3.258	-2
12	FIAT PALIO	3.171	-5
13	FIAT MOBI	3.169	-1
14	JEEP COMPASS	3.093	+3
15	TOYOTA ETIOS	3.018	+4
16	VW SAVEIRO	2.916	+17
17	VW UP!	2.755	+3
18	JEEP RENEGADE	2.731	-4
19	HYUNDAI HB20S	2.648	-8
20	TOYOTA HILUX	2.545	-2
21	HONDA FIT	2.271	=
22	VW VOYAGE	2.181	-7
23	CHEVROLET S10	2.180	+1
24	TOYOTA ETIOS SEDÃ	2.063	-1
25	CHEVROLET SPIN	2.061	+7

+2 Posições em relação ao mês anterior
-2 Posições em relação ao mês anterior
= Mesma posição em relação ao mês anterior
* Primeira vez a aparecer no ranking

Pesquisa: Fenabrave

R$ 160.400

é a soma de todos os pacotes opcionais do Audi A8, desde a pintura metálica (R$ 2.400) até o sistema de visão noturna e prevenção de acidentes (R$ 47.000). Com pouco menos desse valor, é possível levar para casa um Audi Q3 Ambition com motor 1.4 turbo de 150 cv e pintura metálica (R$ 154.190 + R$ 1.500).

44,1 %

foi a queda do lucro da Volkswagen no Brasil em 2016 quando comparado ao ano anterior – já considerando a inflação. Foram R$ 10,3 milhões no último ano, contra R$ 17,3 milhões de 2015. Incluindo as vendas, que caíram 36,5%, a VW foi a fabricante com a maior queda do mercado brasileiro no período.

QUEM ENTRA

AUDI RS 7 PERFORMANCE (FOTO): o sedã passa a ser vendido, no Brasil, apenas em sua versão mais poderosa, batizada de Performance. Com motor V8 4.0 biturbo de 605 cv e 76,5 mkgf e tração integral, o superesportivo chega por R$ 728.990.

AUDI RS 6 AVANT PERFORMANCE: assim como o sedã, a perua também será oferecida só na configuração Performance, com o mesmo motor V8 4.0 de 605 cv. O preço de tabela é de R$ 669.990.

QUEM SAI

FORD FIESTA SEDAN (FOTO): com vendas em baixa (apenas 1.637 unidades durante 2016), o modelo não está mais disponível no site oficial da Ford. De acordo com a marca, porém, a situação é passageira. "Em breve reiniciaremos o fornecimento regular do New Fiesta Sedan", diz a marca.

ENTENDA NOSSA TABELA

TABELA Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para a região Sudeste **PREÇO REAL** Média do preço praticado pela concessionária, divulgada pela Agência AutoInforme em 10 de fevereiro **DESV** Desvalorização do modelo novo no primeiro ano **AR** Ar-condicionado **DIR** Direção hidráulica ou elétrica **VID** Vidros elétricos **RE** Sensor de estacionamento traseiro **AUT** Câmbio automático **ESP** Controle de estabilidade **MUL** Central multimídia, √ Item de série, O Item opcional, - Item não disponível. Entre (parênteses) encontra-se o país de fabricação do carro.

AGRALE — 35 CONCESSIONÁRIAS — (54) 3238-8000

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
MARRUÁ 2.8 DIES. 4x4 200 CD 150 cv (BRA)	170 900	150 500	-	O	√	O	-	-	-	-
MARRUÁ 2.8 DIES. 4x4 200 150 cv (BRA)	167 050	169 000	-	O	√	O	-	-	-	-

ASTON MARTIN — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3016-5050

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
VANTAGE V8 (CUPÊ OU CONVERS.) 420 cv (ING)	645 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
DBS COUPÉ 5.9 V12 470 cv (ING)	900 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
RAPIDE 470 cv (ING)	965 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
VIRAGE COUPÉ 5.9 V12 490 cv (ING)	1 070 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
VANQUISH V12 6.0 573 cv (ING)	1 650 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
DB9 COUPÉ 5.9 V12 510 cv (ING)	1 360 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√

AUDI — 50 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7772834

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
A1 ATTRACTION 1.4 TFSI S TRONIC 122 cv (BEL)	109 900	100 900	-	√	√	√	O	√	√	√
A1 AMBITION 1.8 TFSI S TRONIC 185 cv (BEL)	124 900	-	-	√	√	√	O	√	√	√
A3 1.4 TFSI SEDAN ATTRACTION 150 cv (BRA)	115 190	103 900	-11,3%	√	√	√	√	√	√	√
A3 2.0 TFSI SEDAN AMBITION 220 cv (BRA)	140 190	-	-	√	√	√	O	√	√	√
A3 1.4 TFSI SPT.BACK AMBIENTE 150 cv (ALE)	120 900	103 000	-11,3%	√	√	√	√	√	√	√
A3 1.8 TFSI SPORTBACK AMBITION 180 cv (ALE)	132 900	[illegible]	-11,3%	√	√	√	√	√	√	√
A3 1.8 CABRIOLET AMBITION 180 cv (ALE)	181 900	169 200	-11,3%	√	√	√	√	√	√	√
S3 2.0 SPTBACK S TRONIC QUATTRO 280 cv (ALE)	239 900	222 200	-22,6%	√	√	√	√	√	√	√
S3 2.0 TFSI SEDAN 280 cv (ALE)	242 900	239 000	-	√	√	√	√	√	√	√
A4 2.0 ATTRACTION MULTITRONIC 180 cv (ALE)	159 900	155 000	-	√	√	√	O	√	√	√
A4 2.0 AMBITION 220 cv (ALE)	244 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
A4 2.0 AVANT 180 cv (ALE)	167 000	168 000	-	√	√	√	√	√	√	√
RS 3 2.5 SPORTBACK 367 cv (ALE)	290 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
RS 6 4.0 AVANT PERFORMANCE 605 cv (ALE)	689 900		-	√	√	√	√	√	√	√
RS 7 4.0 V8 PERFORMANCE 605 cv (ALE)	729 900		-	√	√	√	√	√	√	√
A5 2.0 SPORTBACK AMBITION 211 cv (ALE)	234 900		-	√	√	√	√	√	√	√
A5 2.0 CABRIOLET AMBITION 211 cv (ALE)	266 900	-	-20,2%	√	√	√	√	√	√	√
A5 3.2 V6 COUPÉ AMBITION QUAT. 265 cv (ALE)	224 000	-	-21,6%	√	√	√	√	√	√	√
A6 SEDAN TFSI 2.0 AMBIENTE 252 cv (ALE)	282 900	260 200	-	√	√	√	√	√	√	√
A7 SPORTBACK 3.0 AMBIENTE 300 cv (ALE)	335 900	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
A8 4.2 FSI 32V 372 cv (ALE)	558 900	[illegible]	-20,2%	√	√	√	√	√	√	√
A8L 3.0 V6 TURBO 310 cv (ALE)	511 900	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
R8 5.2 V10 FSI S TRONIC QUATTRO 525 cv (ALE)	859 100	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
Q3 1.4 FLEX ATTRACTION 150 cv (ESP)	143 190	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
Q3 2.0 AMBIENTE 180 cv (ESP)	179 990	[illegible]	-15,1%	√	√	√	√	√	√	√
Q5 2.0 ATTR. S TRONIC QUATTRO 211 cv (ALE)	231 900	[illegible]	-19,6%	√	√	√	√	√	√	√
Q5 3.0 AMBITION S TRONIC 272 cv (ALE)	310 000	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
Q7 3.0 V6 TFSI AMBITION 333 cv (ESL)	369 900	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
TT COUPE 2.0 ATTRACTION 230 cv (HUN)	225 900	199 000	-	√	√	√	√	√	√	√
TTS COUPE 2.0 286 cv (HUN)	299 900	300 000	-	√	√	√	√	√	√	√

BENTLEY — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) [illegible]

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
FLYING SPUR 6.0 W12 625 cv (ING)	1 549 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 6.0 W12 (CUPÊ) 575 cv (ING)	1 404 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 6.0 W12 (CONV.) 575 cv (ING)	1 535 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 4.0 V8 (CUPÊ) 507 cv (ING)	1 132 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CONTINENTAL GT 4.0 V8 (CONV.) 507 cv (ING)	1 188 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√

BMW — 50 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7073578

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
120i SPORT ACT. FLEX 184 cv (BRA)	157 950	142 000	-	√	√	√	√	√	√	√
125i M SPORT ACT. FLEX 218 cv (BRA)	195 950	-	-10,6%	√	√	√	√	√	√	√
140i M SPORT ACT. FLEX 340 cv (BRA)	267 950	-	-10,6%	√	√	√	√	√	√	√
220i ACTIVE TOURER 192 cv (ALE)	168 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
320i ACTIVE FLEX 184 cv (BRA)	163 950	-	-10,6%	√	√	√	√	√	√	√
320i SPORT GP ACTIVE FLEX 184 cv (ALE)	174 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
328i SPORT 245 cv (ALE)	208 950	-	-10,5%	√	√	√	√	√	√	√
328i GRAN TURISMO SPORT 184 cv (ALE)	184 950	185 000	-20,6%	√	√	√	√	√	√	√
428i CABRIO SPORT GP 245 cv (ALE)	278 950	278 950	-	√	√	√	√	√	√	√
428i GRAN COUPÉ M SPORT 245 cv (ALE)	278 950	277 000	-	√	√	√	√	√	√	√
430i GRAN COUPÉ 252 cv (ALE)	278 950	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
528i M SPORT 245 cv (ALE)	270 950	270 000	-	√	√	√	√	√	√	√
i3 170 cv (ALE)	225 000	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
i8 362 cv (ALE)	799 950	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
M2 370 cv (ALE)	379 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
M3 431 cv (ALE)	437 950	438 000	-	√	√	√	√	√	√	√
M4 431 cv (ALE)	459 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
X1 SDRIVE 20i 192 cv (ALE)	168 950	[illegible]	-14,3%	√	√	√	-	√	√	√
X3 XDRIVE 20i 184 cv (ALE)	225 950	228 000	-21,1%	√	√	√	√	√	√	√
X4 XDRIVE 28i X LINE 245 cv (ALE)	299 950	300 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X5 XDRIVE 30d DIESEL 258 cv (ALE)	399 950	390 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X5 XDRIVE 35i 306 cv (ALE)	394 950	395 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X5 M50d DIESEL 381 cv (ALE)	509 950	517 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X6 XDRIVE 35i 306 cv (ALE)	417 950	410 000	-	√	√	√	√	√	√	√
X6 M 450 cv (ALE)	647 950	-	-	√	√	√	√	√	√	√
Z4 SDRIVE 20i 184 cv (ALE)	257 950	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√

CHERY — 105 CONCESSIONÁRIAS — (11) 4802-7280

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CELER 1.5 HATCH 113/109 cv (CHI)	39 900	36 000	-12,5%	√	√	√	O	-	-	-
CELER 1.5 SEDÃ 113/109 cv (CHI)	37 990	[illegible]	-12,5%	√	√	√	O	-	-	-
QQ 1.0 69 cv (BRA)	32 990	[illegible]	-16,1%	√	√	√	-	-	-	-
TIGGO 2.0 MANUAL 138/132 cv (CHI)	55 390	50 000	-	√	√	√	√	O	-	-
TIGGO 2.0 AUTOMÁTICO 138/132 cv (CHI)	59 990	54 000	-	√	√	√	√	√	-	-

CHEVROLET — 500 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7024200

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CAMARO CUPÊ 6.2 V8 461 cv (CAN)	305 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
CAMARO CABRIOLET 6.2 V8 461 cv (CAN)	339 000	250 300	-	√	√	√	√	√	√	√
CAPTIVA ECOTEC 2.4 184 cv (MEX)	109 190	101 800	-12,5%	√	√	√	√	√	√	-
COBALT 1.8 LTZ 111/108 cv (BRA)	62 990	[illegible]	-12,1%	√	√	√	√	O	-	√
COBALT 1.8 ELITE 111/108 cv (BRA)	69 990	67 900	-	√	√	√	√	√	-	√
CRUZE 1.4 TURBO LT 153/150 cv (ARG)	91 790	89 900	-	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE 1.4 TURBO LTZ 153/150 cv (ARG)	101 990	99 900	-	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE SPORT6 1.4 TURBO LT 153/150 cv (BRA)	91 790	80 000	-	√	√	√	√	√	√	√
CRUZE SPORT6 1.4 T. LTZ 153/150 cv (BRA)	103 290	99 900	-	√	√	√	√	√	√	√
MONTANA 1.4 FLEX LS 105/99 cv (BRA)	48 990	45 600	-11,0%	O	√	O	-	-	-	-
MONTANA 1.4 FLEX SPORT 105/99 cv (BRA)	59 690	53 900	-11,0%	√	√	√	-	-	-	-
ONIX 1.0 FLEX JOY 80/78 cv (BRA)	40 390	[illegible]	-	√	√	O	-	-	-	-
ONIX 1.0 FLEX LT 80/78 cv (BRA)	46 690	43 900	-7,6%	√	√	√	-	-	-	O
ONIX 1.4 FLEX LT 106/98 cv (BRA)	50 790	49 000	-7,6%	√	√	√	-	-	-	O
ONIX 1.4 FLEX LTZ 106/98 cv (BRA)	55 750	[illegible]	-7,6%	√	√	√	-	O	-	√
ONIX 1.4 FLEX ACTIV 106/98 cv (BRA)	58 790	57 100	-7,6%	√	√	√	-	O	-	√
PRISMA 1.0 FLEX JOY 80/78 cv (BRA)	44 490	42 500	-10,2%	√	√	√	√	-	-	O
PRISMA 1.4 FLEX LT 106/98 cv (BRA)	54 890	53 500	-10,2%	√	√	√	√	-	-	O
PRISMA 1.4 FLEX LTZ 106/98 cv (BRA)	59 990	58 500	-10,2%	√	√	√	√	O	-	√
PRISMA 1.4 FLEX LTZ AUT. 106/98 cv (BRA)	65 990	62 900	-10,2%	√	√	√	√	√	-	√
SPIN 1.8 FLEX LS 111/108 cv (BRA)	58 690	57 900	-	√	√	√	-	-	-	-
SPIN 1.8 FLEX LT 111/108 cv (BRA)	60 390	61 000	-11,6%	√	√	√	-	-	-	-

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
SPIN 1.8 FLEX LTZ 111/108 cv (BRA)	68 590	67 900	-11,8%	✓	✓	✓	✓	■	-	✓
SPIN 1.8 FLEX ADVANTAGE 111/108 cv (BRA)	67 900	56 900	-	✓	✓	✓	✓	■	-	-
SPIN 1.8 FLEX ACTIV 111/108 cv (BRA)	71 000	62 900	-11,8%	✓	✓	✓	✓	■	-	-
S10 CHASSI 2.8 DIE. 4x4 LS 200 cv (BRA)	113 340	-	-	✓	✓	✓	-	-	-	-
S10 CS 2.8 4x4 DIESEL LS 200 cv (BRA)	110 050	99 100	-13,4%	✓	✓	■	-	-	-	-
S10 CD 2.5 FLEX 4x2 LT 206/197 cv (BRA)	99 300	97 300	-13,4%	✓	✓	✓	-	-	-	■
S10 CD 2.5 FLEX 4x2 LTZ 206/197 cv (BRA)	114 000	112 300	-13,4%	✓	✓	✓	-	-	-	■
S10 CD 2.5 FLEX 4x4 LTZ 206/197 cv (BRA)	118 000	-	-13,4%	✓	✓	✓	-	-	-	■
S10 CD 2.8 4x2 DIESEL LT 200 cv (BRA)	118 000	119 900	-13,4%	✓	✓	✓	-	■	-	■
S10 CD 2.5 4x2 ADVANTAGE 206/197 cv (BRA)	81 500	99 300	-13,4%	✓	✓	✓	-	■	✓	✓
S10 CD 2.8 4x4 HIGH COUNTRY 200 cv (BRA)	175 800	164 000	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	■
TRACKER 1.4 TURBO LT 153/150 cv (MEX)	79 990	78 300	-13,8%	✓	✓	✓	✓	✓	-	■
TRACKER 1.4 TURBO LTZ 153/150 cv (MEX)	89 990	85 000	-13,8%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
TRAILBLAZER 3.6 V6 4x4 LTZ 279 cv (BRA)	183 790	164 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TRAILBLAZER 2.8 4x4 DIES. LTZ 200 cv (BRA)	182 090	186 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

CHRYSLER — 46 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7037130

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
300 C 286 cv (CAN)	224 900	224 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TOWN & COUNTRY V6 3.6 LIMITED 283 cv (CAN)	269 900	269 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

CITROËN — 121 CONCESSIONÁRIAS — 0800-0118088

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
C3 1.2 ORIGINE 90/84 cv (BRA)	49 990	46 000	-6,7%	✓	✓	✓	-	-	-	■
C3 1.2 ATTRACTION 90/84 cv (BRA)	50 590	47 000	-6,7%	✓	✓	✓	-	-	-	■
C3 1.6 16V EXCLUSIVE 122/115 cv (BRA)	63 690	59 000	-6,7%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
C3 PICASSO 1.5 TENDANCE 93/89 cv (BRA)	59 990	51 000	-16,0%	✓	✓	✓	-	■	-	-
C3 PICASSO 1.6 EXCL. AUT. 122/115 cv (BRA)	69 990	64 000	-16,0%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
DS 3 1.6 16V THP 165 cv (FRA)	92 900	92 900	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
DS 4 CHIC 1.6 16V THP 165 cv (FRA)	102 900	102 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DS 5 BE CHIC 1.6 THP 16V 165 cv (FRA)	127 000	123 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DS 5 SO CHIC 1.6 THP 16V 165 cv (FRA)	158 000	139 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AIRCROSS 1.6 FEEL 122/115 cv (BRA)	64 200	59 000	-17,7%	✓	✓	✓	■	-	-	■
AIRCROSS 1.6 FEEL AUT. 122/115 cv (BRA)	69 290	63 300	-17,7%	✓	✓	✓	■	✓	-	■
AIRCROSS 1.6 SHINE AUT. 122/115 cv (BRA)	74 900	69 300	-17,7%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
C4 PICASSO 1.6 SED. 5 LUG. 165 cv (ESP)	118 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRAND C4 PICASSO SED. 165 cv (ARG)	129 900	127 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C4 LOUNGE 1.6 OR. THP MAN. 173/166 cv (ARG)	73 590	-	-13,3%	✓	✓	✓	-	■	✓	-
C4 LOUNGE 1.6 OR. THP AUT. 173/166 cv (ARG)	84 090	-	-13,3%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
C4 LOUNGE 1.6 EXCL. THP 173/166 cv (ARG)	95 900	95 000	-13,3%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

DODGE — 46 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7037140

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
DURANGO LIMITED 286 cv (EUA)	239 900	239 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
JOURNEY SXT 3.6 V6 AUT. 280 cv (MEX)	119 900	119 900	-14,9%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
JOURNEY R/T 3.6 V6 AUT. 280 cv (MEX)	129 900	129 900	-14,9%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

FERRARI — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3067-0199

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
F12 BERLINETTA V12 740 cv (ITA)	3 600 000		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CALIFORNIA T 3.8 V8 560 cv (ITA)	1 880 000	1 880 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
458 SPIDER 4.5 V8 570 cv (ITA)	2 500 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
488 GTB 3.9 V8 670 cv (ITA)	2 750 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FF 6.3 V12 660 cv (ITA)	3 850 000		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

FIAT — 600 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7071000

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
500 CULT 1.4 FLEX 88/85 cv (MEX)	59 900	52 000	-12,8%	✓	✓	✓	-	■	✓	-
500 CABRIO 1.4 DUALOGIC 88/85 cv (MEX)	67 000	63 400	-12,8%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
500 ABARTH 167 cv (MEX)	94 000	81 500	-12,8%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
DOBLÒ ESSENCE 1.8 132/130 cv (BRA)	79 890	76 000	-12,5%	✓	✓	✓	-	-	-	■
DOBLÒ ADVENTURE 1.8 132/130 cv (BRA)	85 230	85 230	-12,5%	✓	✓	✓	-	-	-	■
DOBLÒ ADV. EXTREME 1.8 132/130 cv (BRA)	84 370		-	✓	✓	✓	-	-	-	■
GRAND SIENA ATTRACTIVE 1.4 88/85 cv (BRA)	49 400	44 500	-6,6%	■	✓	✓	■	-	-	✓
GRAND SIENA ESSENCE 1.6 117/115 cv (BRA)	54 520	53 000	-6,6%	✓	✓	✓	■	■	-	✓
MOBI 1.0 EASY 75/73 cv (BRA)	33 000	32 300	-	■	✓	✓	■	-	-	■
MOBI 1.0 EASY ON 75/73 cv (BRA)	37 070	32 300	-	✓	✓	✓	■	-	-	■
MOBI 1.0 LIKE 75/73 cv (BRA)	39 240	36 470	-	✓	✓	✓	■	-	-	✓
MOBI 1.0 DRIVE 77/73 cv (BRA)	40 070	38 800	-	✓	✓	✓	■	-	-	✓
MOBI 1.0 LIKE ON 75/73 cv (BRA)	40 790	39 990	-	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
MOBI 1.0 WAY 75/73 cv (BRA)	40 690	39 990	-	✓	✓	✓	■	-	-	✓
PALIO 1.0 EVO ATTRACTIVE 75/73 cv (BRA)	43 810	39 900	-8,4%	✓	✓	■	-	-	-	✓
PALIO 1.4 EVO ATTRACTIVE 88/85 cv (BRA)	47 810	42 900	-8,4%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
PALIO 1.6 ESSENCE 117/115 cv (BRA)	52 660	48 000	-8,4%	✓	✓	✓	✓	■	-	✓
PALIO 1.6 SPORTING 117/115 cv (BRA)	55 230	51 000	-8,4%	✓	✓	✓	✓	■	-	✓
PUNTO 1.4 ATTRACTIVE 88/85 cv (BRA)	52 520	50 000	-8,4%	■	✓	✓	-	-	-	-
PUNTO 1.6 ESSENCE 117/115 cv (BRA)	58 520	55 500	-8,4%	✓	✓	✓	-	■	-	-
PUNTO 1.8 SPORTING 132/130 cv (BRA)	58 490	55 900	-8,4%	✓	✓	✓	-	■	-	-
UNO 1.0 ATTRACTIVE 77/73 cv (BRA)	42 680	41 840	-9,5%	✓	✓	✓	-	-	-	■
UNO 1.0 WAY 77/73 cv (BRA)	43 630	42 070	-9,5%	✓	✓	✓	-	-	-	■
UNO 1.3 WAY 109/101 cv (BRA)	48 590	47 640	-9,5%	✓	✓	✓	■	■	■	■
UNO 1.3 SPORTING 109/101 cv (BRA)	50 330	49 340	-9,5%	✓	✓	✓	■	■	■	■
UNO 1.3 SPORTING DUALOGIC 109/101 cv (BRA)	54 790	53 780	-9,5%	✓	✓	✓	■	✓	✓	■
STRADA 1.4 WORKING 88/85 cv (BRA)	47 730	43 000	-9,8%	■	■	■	-	-	-	✓
STRADA 1.4 HARD WORKING CE 88/85 cv (BRA)	58 180	54 500	-9,8%	■	■	■	✓	-	-	✓
STRADA 1.4 HD. WORKING CD 88/85 cv (BRA)	65 640	61 400	-9,8%	■	■	■	✓	-	-	✓
STRADA ADVENTURE CE 1.8 132/130 cv (BRA)	67 610	63 300	-9,8%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
STRADA ADVENTURE CD 1.8 132/130 cv (BRA)	74 380	63 500	-9,8%	✓	✓	✓	✓	■	-	-
STRADA ADV. EXTREME CE 1.8 132/130 cv (BRA)	64 790	-	-	✓	✓	✓	✓	■	-	✓
TORO 1.8 FREEDOM 4X2 130 cv (BRA)	84 680	82 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
TORO 2.0 FREEDOM 4X2 DIE. 170 cv (BRA)	100 700	99 300	-	✓	✓	✓	✓	■	-	✓
TORO 2.4 TIGERSHARK 4X2 186/174 cv (BRA)	99 730		-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
TORO 2.0 VOLCANO 4X4 DIE. 170 cv (BRA)	127 040	124 550	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WEEKEND 1.4 ATTRACT. 88/85 cv (BRA)	57 730	54 900	-12,7%	■	✓	✓	-	■	-	✓
WEEKEND 1.8 ADV. 132/130 cv (BRA)	72 570	68 900	-12,7%	✓	✓	✓	■	■	-	✓

FORD — 335 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7039673

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
ECOSPORT 1.6 SE 115/110 cv (BRA)	69 600	67 000	-13,2%	✓	✓	✓	-	-	-	-
ECOSPORT 1.6 FREESTYLE 115/110 cv (BRA)	77 000	73 100	-13,2%	✓	✓	✓	✓	-	✓	-
ECOSPORT 1.6 FSTYLE AUT. 115/110 cv (BRA)	82 000	-	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
ECOSPORT 2.0 FSTYLE 4WD 147/141 cv (BRA)	87 700	83 500	-13,2%	✓	✓	✓	✓	-	✓	-
ECOSPORT 2.0 TITANIUM 147/141 cv (BRA)	91 700	86 400	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
EDGE 3.5 V6 LIMITED 284 cv (CAN)	229 900	229 900	-13,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
KA SE 1.0 85/80 cv (BRA)	43 790	38 500	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA SEL 1.0 85/80 cv (BRA)	50 390	45 500	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
KA SE 1.5 110/105 cv (BRA)	50 490	47 500	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA SEL 1.5 110/105 cv (BRA)	54 690	48 000	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
KA+ SE 1.0 85/80 cv (BRA)	46 790	42 500	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA+ SE 1.5 110/105 cv (BRA)	51 290	46 400	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	-	-
KA+ SEL 1.5 110/105 cv (BRA)	60 690	51 200	-8,8%	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
NEW FIESTA HATCH 1.6 SE 130/125 cv (BRA)	61 390	50 000	-8,1%	✓	✓	✓	-	■	-	■
NEW FIESTA HATCH 1.6 TIT. 130/125 cv (BRA)	67 890	-	-8,1%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NEW FIESTA HAT. 1.0 TURBO 125 cv (BRA)	71 890	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS HATCH 1.6 SE 135/131 cv (ARG)	74 590	74 500	-13,2%	✓	✓	✓	-	-	-	✓
FOCUS HATCH 2.0 P.SHIFT SE 178/175 cv (ARG)	89 490	83 490	-13,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS HATCH 2.0 P.SHIFT T. 178/175 cv (ARG)	101 290	101 290	-13,3%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FOCUS FASTBACK 2.0 SE P.S. 178/175 cv (ARG)	92 690	82 690	-13,2%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
FOCUS FASTBACK 2.0 TITAN. 178/175 cv (ARG)	101 290	101 290	-13,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 SEL E.B. 250 cv (MEX)	121 500		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 TITANIUM E.B. 250 cv (MEX)	129 400		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 TITANIUM AWD E.B. 250 cv (MEX)	145 400	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FUSION 2.0 HYBRID 190 cv (MEX)	154 900	140 000	-12,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RANGER CS 2.5 4x2 FLEX SPORT 173 cv (ARG)	75 500	72 000	-11,9%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX XLS 173 cv (ARG)	89 500	88 000	-11,9%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX XLT 173 cv (ARG)	109 500	99 000	-11,9%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
RANGER CD 2.5 4x2 FLEX LTD. 173 cv (ARG)	118 500	116 000	-11,9%	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
RANGER CD 3.2 XLS 4x4 DIESEL 200 cv (ARG)	115 990	131 000	-11,9%	✓	✓	✓	-	-	-	✓
RANGER CD 3.2 XLT 4x4 DIESEL 200 cv (ARG)	145 990	150 000	-11,9%	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
RANGER CD 3.2 4x4 DIESEL LTD 200 cv (ARG)	163 990	160 000	-11,9%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

HONDA — 225 CONCESSIONÁRIAS — 0800 7013432

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
ACCORD 3.5 V6 EX AUT. 280 cv (EUA)	162 500	162 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CITY 1.5 FLEX DX 116/115 cv (BRA)	60 900	60 900	-11,5%	✓	✓	✓	-	■	-	-
CITY 1.5 FLEX LX 116/115 cv (BRA)	68 000	65 900	-11,5%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
CITY 1.5 FLEX EX 116/115 cv (BRA)	75 700	75 600	-11,5%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
CITY 1.5 FLEX EXL 116/115 cv (BRA)	81 400	81 300	-11,5%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-

CIVIC 2.0 FLEX SPORT 155/150 CV (BRA)	87 900	87 900	-12,0%	√	√	√	√	●	√	√
CIVIC 2.0 FLEX SPORT CVT 155/150 CV (BRA)	94 900	94 900	-12,0%	√	√	√	√	●	√	√
CIVIC 2.0 FLEX EX 155/150 CV (BRA)	98 400	98 400	-12,0%	√	√	√	√	√	√	√
CIVIC 2.0 FLEX EXL 155/150 CV (BRA)	105 900	105 900	-12,0%	√	√	√	√	√	√	√
CIVIC 1.5 TOURING 173 CV (BRA)	124 900	124 900	-12,0%	√	√	√	√	√	√	√
CIVIC 2.4 SI 206 CV (CAN)	132 100	115 000	-12,0%	√	√	√	√	-	√	√
CR-V 2.0 FLEX 4x4 EXL 155/150 CV (MEX)	149 900	149 000	-12,0%	√	√	√	√	√	√	√
FIT 1.5 FLEX DX MEC. 116/115 CV (BRA)	57 700	57 700	-11,1%	√	√	√	√	●	-	-
FIT 1.5 FLEX LX MEC. 116/115 CV (BRA)	62 100	62 100	-11,1%	√	√	√	-	●	-	-
FIT 1.5 FLEX EX 116/115 CV (BRA)	73 800	73 800	-11,1%	√	√	√	√	√	-	-
FIT 1.5 FLEX EXL 116/115 CV (BRA)	78 900	78 900	-11,1%	√	√	√	√	√	-	-
HR-V 1.8 FLEX LX MEC. 140/139 CV (BRA)	79 900	79 900	-	√	√	√	√	●	-	-
HR-V 1.8 FLEX LX 140/139 CV (BRA)	85 900	85 900	-	√	√	√	√	●	-	-
HR-V 1.8 FLEX EX 140/139 CV (BRA)	93 000	93 000	-	√	√	√	√	√	√	-
HR-V 1.8 FLEX EXL 140/139 CV (BRA)	101 400	101 400	-	√	√	√	√	√	√	√

HYUNDAI — 299 CONCESSIONÁRIAS — 0800-559 545

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
AZERA 3.0 250 CV (COR)	167 900	158 000	-23,8%	√	√	√	√	√	-	√
CRETA 1.6 ATTITUDE 130/128 CV (BRA)	72 990	72 990	-	√	√	√	√	●	-	-
CRETA 1.6 PULSE 130/128 CV (BRA)	85 240	85 240	-	√	√	√	√	√	-	√
CRETA 2.0 PULSE 166/156 CV (BRA)	92 490	92 490	-	√	√	√	√	√	-	√
CRETA 2.0 PRESTIGE 166/156 CV (BRA)	99 490	99 490	-	√	√	√	√	√	-	√
ELANTRA 2.0 167/157 CV (COR)	94 900	92 300	-	√	√	√	√	√	●	√
ELANTRA 2.0 TOP 167/157 CV (COR)	114 900	-	-	√	√	√	√	√	√	√
HB20 1.0 12V COMFORT 80/75 CV (BRA)	42 500	43 900	-6,0%	√	√	√	-	●	-	-
HB20 1.0 12V OCEAN 80/75 CV (BRA)	49 755	49 755	-	√	√	√	-	●	-	-
HB20 1.0 12V TURBO 105/98 CV (BRA)	[illegible]	48 345	-	√	√	√	-	●	-	-
HB20 1.6 16V COMFORT PLUS 128/122 CV (BRA)	56 900	48 745	-6,0%	√	√	√	-	√	-	-
HB20 1.6 16V PREMIUM AUT. 128/122 CV (BRA)	63 500	61 300	-6,0%	√	√	√	√	√	-	●
HB20 R SPEC 1.6 16V 128/122 CV (BRA)	61 300	57 600	-	√	√	√	√	√	-	√
HB20S 1.0 12V COMFORT PLUS 80/75 CV (BRA)	50 085	47 800	-6,1%	√	√	√	-	-	-	-
HB20S 1.0 12V TURBO PLUS 105/98 CV (BRA)	54 085	45 495	-	√	√	√	-	-	-	-
HB20S 1.6 16V COMFORT 128/122 CV (BRA)	58 015	51 500	-6,1%	√	√	√	-	●	-	-
HB20S 1.6 16V PREMIUM 128/122 CV (BRA)	67 455	65 200	-6,1%	√	√	√	√	√	-	●
HB20X 1.6 16V STYLE 128/122 CV (BRA)	59 845	57 500	-6,0%	√	√	√	-	●	-	√
HB20X 1.6 16V PREMIUM 128/122 CV (BRA)	66 235	64 245	-6,0%	√	√	√	√	√	√	√
IX35 2.0 FLEX AUT. 167/157 CV (BRA)	99 900	98 000	-10,4%	√	√	√	√	√	-	√
I30 1.8 150 CV (COR)	85 900	86 300	-13,4%	√	√	√	√	√	-	√
SANTA FE 3.3 V6 5 LUG. 4x4 AUT. 270 CV (COR)	170 990	170 990	-17,6%	√	√	√	√	√	√	√
SANTA FE 3.3 V6 7 LUG. 4x4 AUT. 270 CV (COR)	182 990	[illegible]	-17,5%	√	√	√	√	√	√	√
GRAND S.FE 3.3 V6 7 LUG. 4x4 AUT. 270 CV (COR)	199 990	199 990	-	√	√	√	√	√	√	√
TUCSON GLS 2.0 16V AUT. 143/142 CV (BRA)	89 900	88 000	-16,3%	√	√	√	-	√	-	√
NEW TUCSON 1.6 16V AUT. 177/178 CV (BRA)	138 990	138 900	-	√	√	√	√	√	√	√

JAC — 41 CONCESSIONÁRIAS — 0800-5228886

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
J2 1.4 108 CV (CHI)	39 900	35 000	-17,2%	√	√	√	√	-	-	-
J3 S 1.5 FLEX HATCH 127/125 CV (CHI)	39 990	40 000	-	√	√	√	√	-	-	-
J3 S 1.5 FLEX SEDAN 127/125 CV (CHI)	41 990	41 990	-	√	√	√	√	-	-	-
J5 1.5 125 CV (CHI)	54 990	58 000	-22,5%	√	√	√	√	-	-	√
J6 2.0 7 LUGARES 150 CV (CHI)	60 990	60 000	-17,1%	√	√	√	√	-	-	√
T5 1.5 127/125 CV (CHI)	69 990	-	-	√	√	√	√	●	-	√
T5 1.5 CVT 127/125 CV (CHI)	71 490	-	-	√	√	√	√	√	-	√
T6 2.0 150 CV (CHI)	79 990	-	-	√	√	√	√	-	-	●

JAGUAR — 25 CONCESSIONÁRIAS — (11) 3061-1322

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
F-TYPE 3.0 V6 TURBO 340 CV (ING)	447 018	425 300	-	√	√	√	√	√	√	√
F-TYPE S 380 CV (ING)	524 418	524 420	-	√	√	√	√	√	√	√
F-TYPE S CONVERSÍVEL 380 CV (ING)	529 782	524 500	-	√	√	√	√	√	√	√
F-TYPE R COUPÉ V8 550 CV (ING)	752 884	752 700	-	√	√	√	√	√	√	√
F-PACE PRESTIGE 2.0 DIESEL 180 CV (ING)	309 700	309 300	-	√	√	√	√	√	√	√
F-PACE S 380 CV (ING)	408 300	408 300	-	√	√	√	√	√	√	√
XE PURE 2.0 240 CV (ING)	181 500	181 500	-	√	√	√	√	√	√	√
XF PRESTIGE 2.0 16V 240 CV (ING)	268 220	268 120	-	√	√	√	√	√	√	√
XF S 3.0 16V 380 CV (ING)	383 629	381 100	-	√	√	√	√	√	√	√
XFR 5.0 V8 510 CV (ING)	420 520	417 700	-	√	√	√	√	√	√	√
XJ SUPERSPORTR-SPORT 3.0 V6 340 CV (ING)	511 295	-	-	√	√	√	√	√	√	√

JEEP — 190 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7037150

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
COMPASS SPORT 2.0 FLEX 166 CV (BRA)	101 990	99 990	-	√	√	√	√	√	√	√
COMPASS LONGITUDE 2.0 FLEX 166 CV (BRA)	108 990	106 990	-	√	√	√	√	√	√	√
COMPASS LONGITUDE 2.0 DIESEL 170 CV (BRA)	134 990	132 990	-	√	√	√	√	√	√	√
COMPASS TRAILHAWK 2.0 DIESEL 170 CV (BRA)	151 990	149 990	-	√	√	√	√	√	√	√
CHEROKEE 3.2 V6 LIMITED 271 CV (EUA)	184 900	184 900	-	√	√	√	√	√	√	√
GRAND CHEROKEE LAREDO V6 286 CV (EUA)	184 900	194 900	-16,0%	√	√	√	√	√	√	√
GRAND CHEROKEE LIMITED V6 286 CV (EUA)	229 900	229 900	-16,0%	√	√	√	√	√	√	√
G. CHEROKEE LIMITED DIESEL 241 CV (EUA)	289 900	289 900	-16,0%	√	√	√	√	√	√	√
RENEGADE 1.8 FLEX 139/132 CV (BRA)	72 990	73 000	-	√	√	√	√	●	√	√
RENEGADE SPORT 1.8 139/132 CV (BRA)	79 490	79 500	-	√	√	√	√	●	√	√
RENEGADE SPORT 2.0 DIESEL 170 CV (BRA)	116 990	116 000	-	√	√	√	√	√	√	√
RENEGADE LONGITUDE 1.8 139/132 CV (BRA)	90 490	91 700	-	√	√	√	√	√	√	√
RENEGADE LIMITED 1.8 139/132 CV (BRA)	97 990	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
RENEGADE LONG. 4x4 DIESEL 170 CV (BRA)	123 490	123 500	-	√	√	√	√	√	√	√
RENEGADE TRAILHAWK 4x4 DL 170 CV (BRA)	138 990	137 000	-	√	√	√	√	√	√	√
WRANGLER SPORT V6 4 PORTAS 285 CV (EUA)	184 900	169 900	-	√	√	√	√	√	√	√

KIA — 190 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7711011

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CADENZA 3.5 V6 290 CV (COR)	154 900	155 000	-22,8%	√	√	√	√	√	√	√
CERATO 1.6 16V 128 CV (COR)	79 990	[illegible]	-13,7%	√	√	√	√	√	-	√
GRAND CARNIVAL 270 CV (COR)	249 900	249 900	-	√	√	√	√	√	√	√
MOHAVE EX 3.0 V6 AUT. 250 CV (COR)	219 900	226 500	-21,5%	√	√	√	√	√	√	√
OPTIMA EX 2.4 16V AUT. 180 CV (COR)	106 900	107 000	-	√	√	√	√	√	√	√
PICANTO 1.0 FLEX MEC. 80 CV (COR)	40 490	38 900	-	√	√	√	-	●	-	√
SORENTO 3.3 V6 4x2 270 CV (COR)	169 990	160 000	-	√	√	√	√	√	√	√
SOUL 1.6 16V FLEX 128/122 CV (COR)	69 990	66 900	-10,0%	√	√	√	-	-	-	√
SPORTAGE 2.0 16V FLEX 167/157 CV (COR)	112 990	106 900	-16,5%	√	√	√	√	√	-	√

LAMBORGHINI — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3061-3300

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
HURACÁN 5.2 V10 610 CV (ITA)	2 800 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
AVENTADOR LP 700-4 700 CV (ITA)	3 800 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√
AVENTADOR LP 700-4 ROADS. 700 CV (ITA)	4 700 000	-	-	√	√	√	√	√	√	√

LAND ROVER — 35 CONCESSIONÁRIAS — 0800-122733

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
DISCOVERY 3.0 TD V6 S 258 CV (ING)	329 520	325 000	-17,0%	√	√	√	√	√	√	√
DISCOVERY 3.0 V6 HSE 258 CV (ING)	374 520	363 700	-17,0%	√	√	√	√	√	√	√
DISCOVERY SPORT SE 2.0 240 CV (ING)	209 186	217 700	-17,0%	√	√	√	√	√	√	√
DISCOVERY SPORT SE DIESEL 180 CV (ING)	255 786	-	-	√	√	√	√	√	√	√
RANGE R. EVOQUE SE 240 CV (BRA)	209 900	217 000	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER EVOQUE HSE DYN. 240 CV (BRA)	249 900	249 900	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER EVOQUE CONVERS. 240 CV (ING)	282 300	282 500	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER EVOQUE SE DIESEL 180 CV (ING)	229 900	[illegible]	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER SPORT S 3.0 V6 380 CV (BRA)	389 700	419 200	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER SPORT HSE 3.0 TD V6 306 CV (ING)	446 800	419 200	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER SPORT HST 3.0 TD V6 340 CV (ING)	482 367	-	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER SPORT 5.0 V8 510 CV (BRA)	722 300	595 000	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER VOGUE 4.4 V8 DIESEL 339 CV (ING)	650 700	606 500	-	√	√	√	√	√	√	√
R. ROVER SV AUTOBIOG. 5.0 V8 550 CV (ING)	1 065 800	1 065 800	-	√	√	√	√	√	√	√

LIFAN — 42 CONCESSIONÁRIAS — (11) 4028-0763

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
530 1.5 103 CV (URU)	41 990	41 900	-	√	√	√	-	-	-	-
X60 TALENT 1.8 16V 128 CV (BRA)	59 990	-	-10,0%	√	√	√	√	-	-	√
X60 VIP 1.8 16V 128 CV (BRA)	69 990		-10,0%	√	√	√	√	-	-	√

LEXUS — 9 CONCESSIONÁRIA — 0800-7030206

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CT 200H 1.8 HÍBRIDO 136 CV (JAP)	134 000	136 900	-	√	√	√	√	√	√	√
ES 350 3.5 V6 AUT. 272 CV (JAP)	229 000	226 000	-	√	√	√	√	√	√	√
NX 200T 2.0 TURBO LUXURY 238 CV (JAP)	216 300	224 600	-	√	√	√	√	√	√	√
RX 350 3.5 V6 AUT. 305 CV (JAP)	267 000	267 000	-	√	√	√	√	√	√	√
RX 350 3.5 V6 F-SPORT AUT. 305 CV (JAP)	352 550	-	-	√	√	√	√	√	√	√
LS 460L 4.6 V8 AUT. 392 CV (JAP)	545 000	545 000	-	√	√	√	√	√	√	√

MASERATI	1 CONCESSIONÁRIA	(11) 3087-0199								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
GHIBLI 3.0 V6 330 cv (ITA)	580 000	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRANTURISMO SPORT 4.7 V8 460 cv (ITA)	850 000	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LEVANTE SPORT 3.0 V6 430 cv (ITA)	640 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
QUATTROPORTE 3.8 V8 530 cv (ITA)	1 350 000	1 250 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

MERCEDES-BENZ	56 CONCESSIONÁRIAS	0800-7772894								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
A 200 156 cv (ALE)	139 900	138 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
A 250 2.0 TURBO 211 cv (ALE)	169 900	154 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
B 200 TURBO SPORT 156 cv (ALE)	149 900	140 900	-21,8%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 180 156 cv (ALE)	149 900	149 900	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 180 AVANTGARDE 156 cv (ALE)	169 900	162 900	-16,4%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 200 AVANTGARDE 184 cv (ALE)	189 900	180 900	-16,4%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C 250 TURBO SPORT 211 cv (ALE)	225 900	220 900	-16,4%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 250 COUPÉ 211 cv (ALE)	259 900	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
C 43 AMG 4MATIC 367 cv (ALE)	367 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C 63 AMG S COUPÉ 510 cv (ALE)	615 900		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
C 450 AMG 367 cv (ALE)	349 900	343 900	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
CLS 400 333 cv (ALE)	409 900	398 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CLA 200 URBAN 211 cv (ALE)	159 900	153 900	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
CLA 45 AMG 360 cv (ALE)	339 900	333 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CLS 63 AMG 5.5 V8 557 cv (ALE)	603 900	587 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E 250 211 cv (ALE)	319 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLA 200 ADVANCE 156 cv (ALE)	159 900	1[illegible] 900	-16,7%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLC 250 2.0 TURBO 211 cv (ALE)	229 900	228 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLE 350 D 4MATIC 258 cv (ALE)	405 900	405 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GLE COUPE 400 COUPÉ 333 cv (ALE)	437 900	437 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
S 500 L 4.7 V8 BITURBO 455 cv (ALE)	661 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
S 63 L AMG 5.5 V8 BITURBO 585 cv (ALE)	1 039 900	999 900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AMG SL 63 3.0 V8 585 cv (ALE)	687 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
AMG GT S 4.0 V8 510 cv (ALE)	979 900	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

MINI	28 CONCESSIONÁRIAS	0800-7073576								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CLUBMAN 2.0 TURBO 192 cv (ING)	179 950	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S EXCLUSIVE 192 cv (ING)	124 950	105 000	-18,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S TOP 192 cv (ING)	141 950	134 950	-18,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S 5 PORTAS 192 cv (ING)	122 950	138 950	-18,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER SEVEN 192 cv (ING)	149 950	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S TOP 5 PORTAS 192 cv (ING)	147 950	-	-18,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S COUPÉ 184 cv (ING)	130 950	125 400	-18,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER JOHN C. WORKS 231 cv (ING)	184 950	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
COOPER S COUNTRYMAN EXCL. 184 cv (ING)	149 950	147 000	-18,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

MITSUBISHI	170 CONCESSIONÁRIAS	0800-7020404								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
ASX 2.0 OUTDOOR 4X4 160 cv (BRA)	102 990	100 500	-12,8%	✓	✓	✓	-	●	-	✓
ASX 2.0 OUTDOOR 4X2 160 cv (BRA)	107 990	108 000	-	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
ASX 2.0 4X2 AUT. 160 cv (BRA)	104 990	-	-12,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
ASX 2.0 AWD 160 cv (BRA)	118 990	117 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ASX 2.0 S 160 cv (BRA)	127 990	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LANCER SEDÃ 2.0 MANUAL 160 cv (BRA)	65 190	70 000	-17,1%	✓	✓	✓	-	●	-	-
LANCER SEDÃ 2.0 HL AUT. 160 cv (BRA)	71 190	74 000	-17,1%	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
LANCER SEDÃ 2.0 GT 160 cv (BRA)	88 190	92 000	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
L200 TRITON HLS 2.4 4x2 140/138 cv (BRA)	81 990	85 500	-15,5%	✓	✓	✓	✓	-	-	-
L200 TRITON GLX 3.2 4x4 DIESEL 180 cv (BRA)	114 990	106 900	-15,5%	✓	✓	✓	-	-	-	-
L200 TRITON HPE 2.4 V6 4x4 190 cv (BRA)	134 990	123 900	-15,5%	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
L200 TRITON SAVANA 3.2 4x4 180 cv (BRA)	131 990	130 000	-15,5%	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
L200 TRITON SPORT 2.4 GLS 4x4 190 cv (BRA)	131 990	-	-	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓
L200 TRITON SPORT 2.4 HPE 4x4 190 cv (BRA)	154 990	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OUTLANDER 2.0 16V AUT. 160 cv (JAP)	133 990	131 000	-14,3%	✓	✓	✓	-	✓	-	✓
PAJERO FULL 3.2 5P AUTO DIESEL 200 cv (BRA)	239 990	-	-16,8%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PAJERO HPE 3.5 V6 FLEX 5P 205 cv (BRA)	188 990	180 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

NISSAN	180 CONCESSIONÁRIAS	0800-0111090								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
FRONTIER 2.5 S 4x4 DIESEL 190 cv (BRA)	118 390	120 300	-14,6	✓	✓	✓	●	●	-	-
FRONTIER 2.5 4x4 ATTACK 190 cv (BRA)	140 390	142 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
FRONTIER 2.5 SL 4X4 DIESEL 190 cv (BRA)	153 990	145 000	-	✓	✓	✓	●	✓	-	-
GT-R PREMIUM 570 cv (JAP)	900 000		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
KICKS 1.6 SV CVT 114 cv (MEX)	84 900	99 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
KICKS 1.6 SL CVT 114 cv (MEX)	91 900	89 990	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MARCH 1.0 CONFORTO 74 cv (BRA)	38 790	38 790	-10,9%	✓	✓	✓	-	-	-	●
MARCH 1.0 S 74 cv (BRA)	41 090	41 590	-10,9%	✓	✓	✓	-	-	-	●
MARCH 1.6 SV 111 cv (BRA)	49 290	49 290	-10,9%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
MARCH 1.6 SV CVT 111 cv (BRA)	54 090	54 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
MARCH 1.6 SL 111 cv (BRA)	54 890	54 080	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
MARCH 1.6 SL CVT 111 cv (BRA)	59 390	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
SENTRA 2.0 S 140/138 cv (MEX)	79 990	79 000	-12,5%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
SENTRA 2.0 SV 140/138 cv (MEX)	84 990	76 000	-12,5%	✓	✓	✓	-	✓	✓	-
SENTRA 2.0 SL 140/138 cv (MEX)	95 290	88 000	-12,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
VERSA 1.0 CONFORTO 77 cv (BRA)	44 700	44 700	-14,4%	●	✓	✓	-	-	-	●
VERSA S 1.0 77 cv (BRA)	48 490	48 000	-14,4%	✓	✓	✓	-	-	-	●
VERSA SV 1.6 111 cv (BRA)	53 990	52 200	-14,4%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
VERSA SV CVT 1.6 111 cv (BRA)	58 490	58 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
VERSA SL 1.6 111 cv (BRA)	60 390	59 900	-	✓	✓	✓	✓	●	-	✓
VERSA UNIQUE 1.6 111 cv (BRA)	66 790	66 300	-14,4%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓

PEUGEOT	108 CONCESSIONÁRIAS	0800-7032424								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
208 ACTIVE 1.2 80/84 cv (BRA)	51 190	48 200	-8,4%	✓	✓	✓	-	-	-	●
208 ALLURE 1.2 80/84 cv (BRA)	57 990	54 500	-8,4%	✓	✓	✓	-	-	-	●
208 GRIFFE 1.6 AUT. 112/115 cv (BRA)	67 990	64 600	-8,4%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
208 GT THP 1.6 AUT. 173/165 cv (BRA)	81 990	78 000	-8,4%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
308 1.6 THP ALLURE 173/166 cv (ARG)	90 590	-	-14,7%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
408 1.6 GRIFFE THP 173/166 cv (ARG)	96 590	-	-17,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2008 1.6 ALLURE 122 cv (ARG)	72 990	70 200	-	✓	✓	✓	✓	●	-	✓
2008 1.6 ALLURE AUT. 122 cv (ARG)	79 990	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
2008 1.6 GRIFFE AUT. 122 cv (ARG)	82 490	78 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
2008 1.6 THP GRIFFE 173 cv (ARG)	87 990	82 200	-	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
3008 1.6 THP 16V GRIFFE 165 cv (FRA)	118 990	115 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

PORSCHE	9 CONCESSIONÁRIAS	(11) 3061-9599								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
911 TURBO 3.8 540 cv (ALE)	997 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 TURBO S 3.8 580 cv (ALE)	1 233 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 CARRERA 3.0 AUT. 370 cv (ALE)	509 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 CARRERA S CABRIO 3.0 AUT. 420 cv (ALE)	598 000		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 CARRERA 4S COUPÉ 3.0 AUT. 420 cv (ALE)	595 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 TARGA 4 3.0 AUT. 370 cv (ALE)	561 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
911 TARGA 4S 3.0 AUT. 420 cv (ALE)	730 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
718 BOXSTER 2.0 300 cv (ALE)	368 000	365 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
718 BOXSTER S 2.5 350 cv (ALE)	466 000	462 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CAYENNE 3.6 V6 300 cv (ALE)	398 000	389 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CAYENNE S E-HYBRID 416 cv (ALE)	432 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CAYENNE S 4.8 V8 TIPTRONIC 400 cv (ALE)	500 000	477 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CAYENNE TURBO S 4.8 V8 570 cv (ALE)	852 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
718 CAYMAN 2.0 300 cv (ALE)	348 000	387 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
718 CAYMAN S 2.5 350 cv (ALE)	446 000	442 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MACAN 252 cv (ALE)	358 000	319 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MACAN S 340 cv (ALE)	427 000	419 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MACAN TURBO 3.6 400 cv (ALE)	542 000	508 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PANAMERA S 3.0 420 cv (ALE)	758 000	693 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PANAMERA TURBO 4.0 V8 550 cv (ALE)	961 000	950 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

RAM	48 CONCESSIONÁRIAS	0800-7037140								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
2500 LARAMIE 6.7 4X4 DIESEL 330 cv (MEX)	259 900	314 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	-

RENAULT	298 CONCESSIONÁRIAS	0800-0555615								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CAPTUR 1.6 ZEN 120/118 cv (BRA)	78 900	-	-	✓	✓	✓	-	●	✓	●
CAPTUR 2.0 INTENSE 143/148 cv (BRA)	88 490	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
DUSTER 1.6 EXPRESSION 110/115 cv (BRA)	66 490	62 500	-13,7%	✓	✓	✓	-	●	-	-
DUSTER 1.6 DYNAMIQUE 4X2 110/115 cv (BRA)	72 590	66 500	-13,7%	✓	✓	✓	-	●	-	-

	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
DUSTER 2.0 DYNAMIQUE 143/138 cv (BRA)	[illegible]	-	-13,7%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
DUSTER 2.0 DYNAMIQUE 4x4 143/138 cv (BRA)	[illegible]	81000	-13,7%	✓	✓	✓	✓	●	-	●
DUSTER OROCH 1.6 EXPRES. 110/115 cv (BRA)	[illegible]	62290	-	✓	✓	✓	●	-	-	●
DUSTER OROCH 1.6 DYNAM. 110/115 cv (BRA)	70 [illegible]	[illegible]	-	✓	✓	✓	●	-	-	●
DUSTER OROCH 2.0 DYNAM. 143/138 cv (BRA)	78 [illegible]	70790	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
FLUENCE 2.0 PRIVILÈGE 143/140 cv (ARG)	101 100	86700	-13,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LOGAN 1.0 16V AUTHENTIQUE 77/70 cv (BRA)	[illegible]	44000	-10,7%	●	✓	-	-	-	-	-
LOGAN 1.0 16V EXPRESSION 77/70 cv (BRA)	[illegible]	43500	-10,7%	✓	✓	✓	●	-	-	●
LOGAN 1.6 EXPRESSION 106/98 cv (BRA)	[illegible]	47000	-10,7%	✓	✓	✓	●	●	-	●
LOGAN 1.6 DYNAMIQUE 106/98 cv (BRA)	[illegible]	51000	-10,7%	✓	✓	✓	●	●	-	●
SANDERO 1.0 16V AUTHENT. 77/70 cv (BRA)	41 100	37400	-8,2%	●	✓	-	-	-	-	-
SANDERO 1.0 16V EXPRES. 77/70 cv (BRA)	43 100	36300	-8,2%	✓	✓	✓	●	-	-	●
SANDERO 1.6 EXPRESSION 106/98 cv (BRA)	46 400	38700	-8,2%	✓	✓	✓	●	●	-	●
SANDERO 1.6 DYNAMIQUE 106/98 cv (BRA)	[illegible] 100	46000	-8,2%	✓	✓	✓	O	O	-	O
SANDERO 1.6 GT LINE 106/98 cv (BRA)	51 200	48000	-8,2%	✓	✓	✓	O	O	-	O
SANDERO 1.6 STEPWAY 106/98 cv (BRA)	56 200	52300	-8,2%	✓	✓	✓	●	●	-	●
SANDERO 2.0 R.S. 150 cv (BRA)	62 [illegible]	[illegible]	-8,2%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓

ROLLS-ROYCE	1 CONCESSIONÁRIA	3078-5252								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
GHOST SERIES II 570 cv (ING)	[illegible]	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WRAITH 624 cv (ING)	[illegible]	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

SUBARU	12 CONCESSIONÁRIAS	0800-551271								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
FORESTER 2.0 16V S 150 cv (JAP)	131 [illegible]	113 [illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FORESTER 2.5 16V XT TURBO 240 cv (JAP)	152 [illegible]	152 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
IMPREZA 2.0 SEDÃ 4x4 MEC. 150 cv (JAP)	104 [illegible]	105 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LEGACY 3.6 4x4 AUT. 260 cv (JAP)	161 [illegible]	152 [illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OUTBACK 3.6 6 CIL. 24 V 4x4 AUT 260 cv (JAP)	172 [illegible]	153 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
STI 2.5 305 cv (JAP)	207 [illegible]	[illegible] 000	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
WRX 2.0 DIT 268 cv (JAP)	169 [illegible]	158 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XV 150 cv (JAP)	112 [illegible]	109 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

SUZUKI	45 CONCESSIONÁRIAS	0800-7703380								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
VITARA 1.6 16V 4ALL 120 cv (HUN)	[illegible]	78700	-	✓	✓	✓	✓	●	●	✓
VITARA 1.4 TURBO 4SPORT 4X2 140 cv (HUN)	107 [illegible]		-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRAND VITARA 2.0 MEC. 4x2 140 cv (HUN)	[illegible]	85800	-	✓	✓	✓	-	●	-	-
JIMNY 1.3 4x4 MANUAL 85 cv (BRA)	[illegible]	63000	-13,1%	✓	✓	✓	-	-	-	●
SWIFT 1.6 16V MANUAL 140 cv (JAP)	78 [illegible]	78500	-	✓	✓	✓	-	-	✓	✓
SCROSS 1.6 4STYLE 4X2 120 cv (JAP)	[illegible]	[illegible]	-	✓	✓	✓	-	●	✓	✓
SCROSS 1.6 STYLE 4X4 120 cv (JAP)	115 [illegible]	108 500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

TAC	2 CONCESSIONÁRIAS	(61) 3592-2284								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
TAC 2.3 DIESEL 4X4 127 cv (BRA)	[illegible]	90000	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	●

TOYOTA	216 CONCESSIONÁRIAS	0800-7030206								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
CAMRY 3.5 V6 AUT. 277 cv (JAP)	204 [illegible]	18[illegible] 400	-10,5%	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓
COROLLA 1.8 GLI 144/139 cv (BRA)	87 [illegible]	80000	-11,0%	✓	✓	✓	-	✓	-	-
COROLLA 2.0 XEI 154/142 cv (BRA)	[illegible]	88100	-11,0%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
COROLLA 2.0 DYNAMIC 154/142 cv (BRA)	101 [illegible]	92600	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
COROLLA 2.0 ALTIS 154/142 cv (BRA)	110 [illegible]	1[illegible]	-11,0%	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓
ETIOS 1.3 X 98/88 cv (BRA)	[illegible]	44700	-8,5%	✓	✓	✓	●	●	-	-
ETIOS 1.5 XS 107/102 cv (BRA)	51 100	50400	-8,5%	✓	✓	✓	●	●	-	-
ETIOS 1.5 XLS AUT. 107/102 cv (BRA)	61 [illegible]	60500	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS 1.5 PLATINUM 107/102 cv (BRA)	62 400	64700	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS SEDAN 1.5 X 107/102 cv (BRA)	[illegible]	50000	-10,2%	✓	✓	✓	●	●	-	-
ETIOS SEDAN 1.5 XLS AUT. 107/102 cv (BRA)	64 100	63600	-10,2%	✓	✓	✓	✓	✓	-	-
ETIOS SEDAN PLATINUM 1.5 107/102 cv (BRA)	[illegible]	66300	-10,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HILUX CD SR 2.7 FLEX 4x2 158 cv (ARG)	113 [illegible]	111 700	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HILUX CD SRV 2.7 FLEX 4x4 158 cv (ARG)	130 [illegible]	131 200	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HILUX CD 2.8 SRV DIESEL 4x4 177 cv (ARG)	1[illegible]	168 700	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HILUX CD 2.8 SRX DIESEL 4x4 177 cv (ARG)	1[illegible]	1[illegible]	-11,2%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SW4 4.0 SRX 4.0 4x4 5 LUG. 238 cv (ARG)	2[illegible]	220 200	-12,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SW4 4.0 SRX 2.8 4x4 D. 7 LUG. 177 cv (ARG)	241 [illegible]	241 600	-12,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PRIUS 1.8 VVT-i 124 cv (JAP)	12[illegible]	119 [illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RAV4 2.0 4x2 145 cv (JAP)	132 [illegible]	132 350	-12,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RAV4 2.0 4x4 145 cv (JAP)	1[illegible]	1[illegible]	-12,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

TROLLER	20 CONCESSIONÁRIAS	0800-7033673								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
T4 3.2 DIESEL 200 cv (BRA)	122 441	118600	-	✓	✓	✓	-	-	-	-

VOLKSWAGEN	600 CONCESSIONÁRIAS	0800-19 52775								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
AMAROK S 2.0T DIESEL 4x4 180 cv (ARG)	113 [illegible]	1[illegible]	-12,6%	✓	✓	●	●	-	✓	-
AMAROK TREND. 2.0T DIESEL 4x4 180 cv (ARG)	14[illegible]	145000	-12,6%	✓	✓	✓	●	✓	✓	✓
AMAROK CD HI. 2.0T DIESEL 4x4 180 cv (ARG)	167 [illegible]	158 [illegible]	-12,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CC 2.0 TSI 211 cv (ALE)	170 [illegible]	[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CROSSFOX 1.6 104/110 cv (BRA)	[illegible] 790	68700	-12,1%	●	✓	✓	✓	●	-	-
FOX 1.0 4P TRENDLINE 82/75 cv (BRA)	[illegible]	48400	-8,6%	●	✓	●	-	-	-	-
FOX 1.0 4P COMFORTLINE 82/75 cv (BRA)	[illegible] 150	48500	-8,6%	●	✓	●	-	-	-	-
FOX 1.6 COMFORTLINE 104/101 cv (BRA)	[illegible]	53400	-8,6%	●	✓	●	-	✓	-	-
FOX 1.6 HIGHLINE 120/110 cv (BRA)	[illegible] 790	58400	-8,6%	●	✓	✓	-	●	-	-
FUSCA 2.0 TSI 200 cv (MEX)	124 700	125000	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	-
GOL 1.0 TRENDLINE 2P 82/75 cv (BRA)	[illegible] 557	36500	-	●	●	●	-	-	-	●
GOL 1.0 TRENDLINE 4P 82/75 cv (BRA)	[illegible]	38500	-8,6%	●	●	●	-	-	-	●
GOL 1.6 TRENDLINE 104/101 cv (BRA)	[illegible]	44050	-8,6%	●	●	●	-	-	-	●
GOL 1.6 COMFORTLINE 104/101 cv (BRA)	51 [illegible]	51950	-8,6%	✓	✓	✓	●	●	-	●
GOL 1.6 HIGHLINE 104/101 cv (BRA)	[illegible]	[illegible]	-	✓	✓	✓	-	●	-	-
JETTA 1.4 TSI TRENDLINE MEC. 150 cv (BRA)	[illegible]	85700	-12,6%	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓
JETTA 1.4 TSI COMFORTLINE 150 cv (BRA)	[illegible]	93900	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
JETTA 2.0 TSI HIGHLINE DSG 211 cv (MEX)	114 [illegible]	114600	-12,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF 1.6 COMFORTLINE MEC. 120 cv (BRA)	77 [illegible]	7[illegible]	-10,0%	✓	✓	✓	✓	●	✓	✓
GOLF 1.0 TSI COMFORT. MEC. 125 cv (BRA)	7[illegible] 130	74900	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
GOLF 1.4 HIGHLINE AUT. AUT 150 cv (BRA)	10[illegible]	105900	-10,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF 2.0 GTI 220 cv (BRA)	131 457	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF VARIANT 1.4 COMFORT. 150 cv (MEX)	104 218	98000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GOLF VARIANT 1.4 HIGHLINE 150 cv (MEX)	11[illegible]	105500	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PASSAT COMFORTLINE 2.0 TSI 220 cv (ALE)	1[illegible] 180	161200	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PASSAT HIGHLINE 2.0 TSI 220 cv (ALE)	1[illegible] 250	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SAVEIRO C.S. ROBUST 1.6 104/101 cv (BRA)	[illegible] 205	46200	-	●	●	●	-	-	-	-
SAVEIRO TREND. CAB. S. 1.6 104/101 cv (BRA)	51 14[illegible]	51150	-	●	●	●	-	-	-	-
SAVEIRO TREND. CAB. EST. 1.6 104/101 cv (BRA)	[illegible]	56 7[illegible]	-	●	✓	●	-	-	-	-
SAVEIRO CROSS 1.6 120/110 cv (BRA)	70 [illegible]	70590	-	●	✓	✓	✓	-	-	-
SAVEIRO CAB. DP. TREN. 1.6 104/101 cv (BRA)	[illegible]	59600	-	●	✓	✓	✓	-	-	-
SAVEIRO CAB. DP. 1.6 HIG. 120/110 cv (BRA)	67 [illegible]	67040	-	●	✓	✓	✓	-	-	-
SAVEIRO CAB. DP. 1.6 CROSS 120/110 cv (BRA)	7[illegible]	73900	-	●	✓	✓	✓	-	-	-
SPACECROSS 1.6 120/110 cv (BRA)	[illegible] 103	65100	-14,2%	✓	✓	✓	✓	●	-	-
SPACEFOX 1.6 TREND 104/101 cv (ARG)	[illegible]	66100	-13,2%	✓	✓	✓	-	-	-	-
SPACEFOX 1.6 HIGHLINE 120/110 cv (ARG)	7[illegible]	73700	-13,2%	✓	✓	✓	✓	●	✓	-
TIGUAN 1.4 TSI 4x2 150 cv (ALE)	12[illegible] 270	128000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TIGUAN 2.0 TSI 4x4 200 cv (ALE)	1[illegible]	154500	-12,0%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
TOUAREG 3.6 V6 4x4 280 cv (ALE)	[illegible]	314100	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
UP! 1.0 TAKE UP! 2 PORTAS 82/75 cv (BRA)	[illegible]	32500	-8,3%	●	●	●	-	-	-	-
UP! 1.0 MOVE UP! TSI 105/101 cv (BRA)	[illegible] 123	49600	-8,3%	✓	✓	✓	●	●	-	●
UP! 1.0 HIGH UP! 82/75 cv (BRA)	51 [illegible]	50000	-8,3%	✓	✓	✓	-	-	-	●
UP! 1.0 HIGH UP! TSI 105/101 cv (BRA)	[illegible] 717	53040	-8,3%	✓	✓	✓	-	-	-	●
UP! 1.0 SPEED TSI 105/101 cv (BRA)	[illegible] 717	55200	-8,3%	✓	✓	✓	✓	-	-	✓
VOYAGE 1.0 TRENDLINE 78/76 cv (BRA)	[illegible]	45350	-10,5%	●	●	●	-	-	-	-
VOYAGE 1.6 TRENDLINE 104/101 cv (BRA)	[illegible] 778	[illegible]	-10,5%	●	●	●	-	-	-	-
VOYAGE 1.6 COMFORTLINE 104/101 cv (BRA)	[illegible]	54450	-10,5%	✓	✓	✓	✓	●	-	●
VOYAGE 1.6 HIGHLINE 104/101 cv (BRA)	[illegible] 327	60320	-10,5%	✓	✓	✓	✓	●	-	●

VOLVO	20 CONCESSIONÁRIAS	0800-7077580								
	TABELA	REAL	DESV	AR	DIR	VID	RE	AUT	ESP	MUL
S60 T5 2.0 DRIVE-E MOMENTUM 245 cv (BEL)	1[illegible]	148000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
S60 T6 R DESIGN 2.0 DRIVE-E 306 cv (BEL)	215 [illegible]	216000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V40 T3 2.0 KINETIC 152 cv (BEL)	12[illegible]	-	-15,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V40 T4 2.0 MOMENTUM 180 cv (BEL)	14[illegible]	132000	-15,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V40 T4 2.0 CROSS COUNTRY 245 cv (BEL)	1[illegible]	149000	-15,5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
V60 T5 2.0 MOMENTUM 245 cv (BEL)	1[illegible]	151000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T5 MOMENTUM 245 cv (BEL)	17[illegible]	176000	-15,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T5 2.0 R-DESIGN R-DESIGN 245 cv (BEL)	1[illegible]	1[illegible]	-15,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 T6 INSCRIPTION 2.0 320 cv (BEL)	[illegible] 000	353000	-15,6%	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC60 D5 DIESEL 2.4 220 cv (BEL)	1[illegible] 000	200000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC90 T6 MOMENTUM 2.0 320 cv (BEL)	31[illegible] 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
XC90 D5 MOMENTUM 2.0 235 cv (BEL)	[illegible]	35[illegible]	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

RANKING DOS TESTES

Um resumo dos carros testados (com gasolina) por QUATRO RODAS

OS MAIS ECONÔMICOS*

1	VW SPEED UP! 1.0 TURBO	14,5
2	FIAT MOBI DRIVE 1.0	14,3
3	VW FOX BLUEMOTION 1.0	14,2
4	VW TAKE UP!	14,1
5	TOYOTA ETIOS X 1.3	13,4

1	HONDA CIVIC EXL 2.0	12,6
2	HONDA CITY EXL	12,5
	MERCEDES-BENZ C 180 AVANTGARDE	12,5
4	KIA CERATO	12,1
5	CHEVROLET CRUZE LTZ 1.4 TURBO	11,8

1	BMW I8	24,2
2	SUZUKI SWIFT SPORT R 1.6	12,4
3	AUDI A1 AMBITION 1.4 TURBO	12,0
	MINI COOPER S 2.0 TURBO	12,0
5	DS 3 1.6 TURBO	11,1

1	TOYOTA PRIUS HYBRID	23,8
2	FORD FUSION TITANIUM HYBRID	19,2
3	SUZUKI VITARA 1.4 TURBO	14,3
4	FORD KA+ SE 1.0	12,5
5	TOYOTA ETIOS SEDÃ X 1.5	12,5

OS MAIS RÁPIDOS**

1	FORD FIESTA TITANIUM 1.0 TURBO	9,5
2	HYUNDAI HB20 1.6	10,6
3	VW SPEED UP! 1.0 TURBO	11,0
4	VW FOX HIGHLINE 1.6	11,1
	NISSAN MARCH SL CVT 1.6	11,1

1	AUDI A4 AMBITION 2.0 TURBO	6,1
2	AUDI A3 SEDAN 2.0 TURBO	6,8
3	MERCEDES-BENZ C 250	7,0
4	BMW 320I ACTIVEFLEX	7,1
5	VW JETTA HIGHLINE 2.0 TURBO	7,5

1	PORSCHE 918 SPYDER	2,8
2	PORSCHE 911 TURBO 3.8	3,1
3	NISSAN GT-R	3,3
4	AUDI RS 7 V8 4.0	3,5
5	PORSCHE 911 CARRERA S	3,8

1	MERCEDES-AMG E 63 V8 5.5	4,0
2	AUDI A8 4.0 TFSI QUATTRO	4,3
3	AUDI RS 6 AVANT V8 4.0	4,4
4	BMW M3	4,5
5	MERCEDES-AMG C 63 S	4,6

MELHORES FRENAGENS***

1	CHEVROLET ONIX ACTIV 1.4	60,7
2	VW SPEED UP! 1.0 TURBO	61,2
3	VW FOX PEPPER 1.6	61,8
4	FIAT UNO SPORTING 1.4	62,1
5	VW TAKE UP! 1.0	63,0

1	CHEVROLET CRUZE LTZ 1.8	55,7
2	VW JETTA 1.4 TURBO	58,2
3	AUDI A3 SEDAN 1.8 TURBO	58,9
4	AUDI A4 AMBITION 2.0 TURBO	59,5
5	FORD FOCUS SEDAN 2.0	60,0

1	PORSCHE 918 SPYDER	51,4
2	PORSCHE 911 TURBO 3.8	52,5
3	PORSCHE 911 CARRERA S	53,8
4	CHEVROLET CAMARO FIFTY V8 6.2	57,0
5	JAGUAR F-TYPE V8 S 5.0	57,3

1	AUDI A6 2.0 TURBO	53,0
2	AUDI A3 CABRIOLET 1.8 TURBO	54,5
3	MERCEDES-AMG E 63 V8 5.5	54,7
4	MERCEDES-AMG CLA 45	56,1
5	BMW M3	56,9

* Consumo urbano (em km/l)

** 0 a 100 km/h (em segundos)

*** Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

COMO É O NOSSO TESTE

Aceleração: no 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, fazemos todas as medições com o dispositivo ativado.

Frenagem: simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total.

Consumo: há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano, o carro percorre um circuito com trocas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há até paradas e saídas para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados a partir da norma NBR-7024.

Seu V8 de 6.750 cm³ tem uma força planetária

Psiu, Bentley trabalhando!

O Mulsanne Speed tem a aerodinâmica (e o peso) de uma casa e ainda assim é rápido e absurdamente silencioso. Só que sou mais um Rolls-Royce

As pessoas que moram perto de uma estrada com tráfego pesado reclamam do barulho, e eles têm minha solidariedade. Prefiro ouvir um cão latindo a uma rodovia. E preferiria morar no fim do mundo a perto de uma rotatória movimentada.

O barulho do tráfego tem várias fontes. As motos são uma delas. Quando eu chegar ao poder, banir essas máquinas das estradas estará entre minhas prioridades. Ônibus também são barulhentos e acho que faria sentido se livrar deles. Isso forçaria os pobres a usar bicicletas, e isso faria com que eles ficassem mais saudáveis. O que significaria que eles custariam menos à saúde pública. E há as ambulâncias. Elas realmente precisam de sirenes que podem ser ouvidas a 30 km de distância?

Carros são um caso à parte. Com a exceção de alguns superesportivos muito caros que quase nunca vemos nas ruas, motores e escapamentos modernos são relativamente silenciosos. Na verdade, entre 75% e 90% do barulho feito por um automóvel em uma rodovia vem dos pneus.

Não é apenas o barulho da borracha agarrando a estrada: é o som do ar sendo comprimido na banda de rodagem, tudo amplificado pelo fato de que um pneu é basicamente uma grande câmara de eco.

E isso nos traz ao Bentley Mulsanne Speed. Ele me foi entregue por dois caras que fizeram de tudo para destacar os diversos recursos interessantes do carro. Mas o que realmente me chamou a atenção foi a afirmação sobre os pneus Dunlop que, segundo eles, foram otimizados para ser silenciosos.

E eles não estavam brincando. A 110 km/h, o silêncio dentro do carro é quase absoluto. E isso é impressionante, pois com as propriedades aerodinâmicas (e o peso) de uma casa, ele navega pelos (e sobre os) elementos com o mesmo espalhafato sonoro de uma borboleta alinhando-se a uma pétala de orquídea.

JEREMY CLARKSON
É jornalista, ex-apresentador do programa Top Gear e celebridade amada pelos fãs e odiada por algumas marcas

E ele não é silencioso só para seus ocupantes. É silencioso para todo mundo. Tão silencioso que depois de apenas 50 km na estrada, pensei que, quando tomar o poder, vou tornar esses pneus obrigatórios para todos os carros. Eles são brilhantes.

E pela mesma razão, o motor V8 de 6,75 litros deste leviatã automotivo é brilhante. Espantosamente, ele foi projetado antes de eu nascer. E no papel, você pode notar. Palavras como "comando de válvulas simples" e "comando no bloco" são dos tempos do racionamento de guerra.

Ao assumir a Bentley há 18 anos, a Volkswagen falou que esse antigo V8 teria de ser aposentado logo porque não poderia ser ajustado para atender às normas de emissões. Mas estavam errados. Ele recebeu um par de turbos da Mitsubishi e um sistema que desliga metade dos cilindros para economizar combustível. Você poderia imaginar que isso faria com que ele perdesse musculatura. Mas não. Os números são incríveis: 537 cv e, a apenas 1.750 rpm, um torque colossal de 112,2 mkgf. Há máquinas de terraplenagem que têm menos do que isso. É uma força planetária.

Você poderia imaginar que acelerá-lo causaria um estrondo todo-poderoso. Espantosamente, isso não ocorre. Se você enterrar o acelerador no carpete de 2,5 cm de altura, há um rumor quase imperceptível. No resto do tempo, ele é tão silencioso quanto uma freira adormecida.

Então, está estabelecido que este carro é silencioso. E não importa qual ajuste você selecione para a suspensão a ar, ele também é confortável. E bonito. A agressiva nova frente é especialmente impressionante.

E é muito bem equipado, com todo tipo de coisas que você nem sabia que existiam. Como as telas sensíveis ao toque para os passageiros de trás que se levantam silenciosamente. E também tem um sistema de som de 2.200 watts. Não é erro de impressão: a Bentley equipou esse carro totalmente silencioso com um sistema de som que pode arrancar sua cabeça.

Porém, é por causa dessas coisas que eu compraria um Rolls-Royce Ghost em vez dele. Obviamente tem um pessoal na Bentley que acredita que o luxo pode ser medido pelo número de botões. Eles devem achar que uma casa é suntuosa se você puder preparar o banho a partir da garagem ou abrir o portão com o controle remoto da TV. E isso provavelmente é verdade – se você for um jogador de futebol. Mas eu não sou.

No passado, critiquei carros da Bentley por serem um pouco "geração anterior" em equipamentos eletrônicos. O Continental GT Speed, por exemplo, não tem uma entrada USB. O problema é que, com o Mulsanne Speed, eles foram além da

Pedir à Bentley para colocar itens eletrônicos é como pedir ao marceneiro para reprogramar seu iPhone

conta. Agora há duas telas de GPS que você pode operar tocando na tela ou usando a voz. Tenho certeza de que você pode até dominar a complexidade operacional nisso, mas suspeito que levaria muitos anos.

Felizmente aqui há o USB, mas ele fica numa gaveta que não pode ser fechada se a estiver usando. E há o ponto de recarga, sob o apoio de braço central, que também tem de ficar aberto quando em uso.

Você fica com a sensação de que pedir à Bentley para instalar equipamentos eletrônicos modernos é meio como pedir a um marceneiro para reprogramar seu iPhone. Ou ao Bill Gates para fazer uma cômoda.

Você senta ali, confrontado por centenas de botões e interruptores, e não pode evitar pensar o quanto esse carro seria melhor se, pelo menos, fosse menos complicado.

Gosto da ideia de um Bentley mais que a de um Rolls-Royce. Meu avô tinha um Bentley R Type, o primeiro carro que dirigi. Mas nunca dirigi este carro como um Bentley deve ser dirigido. Nunca me senti obrigado a colocar a suspensão no modo Sport e soltar todo o torque do motor. Só passeei com ele. E se quisesse um sedã grande e luxuoso para passear, prefiro o Ghost, mais simples, arejado e elegante. Porque, quando você se aninha num Ghost, diz: "Aaaah". Mas quando se ajeita no Mulsanne Speed, você pensa: "Pelo amor de Deus! Onde está o botão que cala a boca dessa mulher do GPS?" QW

A 110 km/h, o silêncio é quase absoluto

Parceria de renome

Independência financeira que nada: às vezes, duas marcas unem suas forças para fazer história

FORD E JEEP

O Jeep Willys foi montado no país pela Willys Overland do Brasil em 1954. Após a matriz se afundar numa crise financeira nos EUA, o 4x4 passou a ser feito aqui sob a marca Ford-Willys até 1970. A Ford comprou depois a licença de produção do modelo e o fabricou até 1983.

VW E PORSCHE

A VW queria aposentar o Karmann Ghia e a Porsche, o modelo 912. Assim veio o 914, ou VW-Porsche. O projeto seria designado à Porsche, a mecânica à Volks e a carroceria seria da Karmann, que já fazia o 911 e o 912.

TOYOTA E SUBARU

A união das japonesas gerou os gêmeos Toyota 86 (*foto*) e Subaru BRZ. Produzido desde 2012, trazem sempre o mesmo motor Subaru boxer 2.0 de 200 cv. Nos EUA, virou Scion FR-S, extinta divisão local da Toyota.

BMW E ISO

Em 1953, a Iso mostrou um minicarro com cara de ovo. Em 1955, a italiana cedeu a licença para a fabricação do BMW-Isetta (*foto*) na Alemanha. O projeto ganhou outros países – até o Brasil, onde virou Romi-Isetta.

CITROËN E MASERATI

Do acordo entre as duas empresas surgiu, em 1970, o Citroën SM. Com design nada convencional, ele reunia o melhor de ambos: motor Maserati de 170 cv e a revolucionária suspensão hidropneumática francesa.

AUDI E PORSCHE

Em 1994, elas desenvolveram juntas a perua Audi RS2. A base e o cinco cilindros 2.2 turbo de 315 cv eram da Audi 80 Avant, mas com tempero Porsche em motor, suspensão e freio. Dos 2.891 carros, 60 vieram ao Brasil.

FERRARI E LANCIA

Nos anos 80, a Lancia lançou o Thema 8.32 (8 cilindros, 32 válvulas), cujo motor 2.9 era basicamente o mesmo da Ferrari 308, com algumas adaptações. Com 215 cv, o sedã atingia 100 km/h em apenas 6,8 segundos.

MERCEDES E SSANGYONG

Da parceria de 1991 nasceu o SsangYong Musso, com motores Mercedes. Assim, a coreana usava a rede da marca alemã e esta ganhava uma opção de SUV, que também foi vendido com o emblema da Mercedes.

MERCEDES E MCLAREN

A aliança das duas nas pistas resultou, em 2003, no Mercedes SLR McLaren. Ele foi todo desenvolvido em conjunto, mas a produção era em Woking, sede da marca inglesa, e o V8 5.4 de 626 cv vinha dos alemães.

LOTUS E ISUZU

Lançada em 1989, a terceira geração do Lotus Elan ganhou um motor 1.6 da Isuzu, fruto de um acordo com a GM, que era dona da marca japonesa. Turbinado e com 165 cv, ele levava o esportivo inglês de 1.000 kg a 220 km/h.

FOTOS: REPRODUÇÃO

CacauShow

APRESENTA

FEIRA DOS CAMPEÕES

COMER & BEBER

veja São Paulo

VENHA COMER E BEBER COM 25 CAMPEÕES DA CULINÁRIA PAULISTANA

De 9 a 12 de março no Jockey Club

TODOS REUNIDOS EM UM LUGAR SÓ:

· FASANO · NINO CUCINA · LA GUAPA EMPANADAS · JUN SAKAMOTO ·
· TABERNA DA ESQUINA · FRANK BAR · FRANGÓ · TRADI · SUBASTOR ·
· RUBAIYAT · CONFEITARIA MARILIA ZYLBERSZTAJN · JARDIM DE NAPOLI ·
· MOCOTÓ · EATALY ROSSOPOMODORO · BAR DO JIQUITAIA · NB STEAK ·
· HIRA RÁMEN IZAKAYA · CADILLAC BURGER · BAR DO LUIZ FERNANDES ·
· NAPOLI CENTRALE · SHIMURA PÃES E DOCES E MUITO MAIS...

LOJA EXCLUSIVA DO CAKE BOSS

PALCO COM PROGRAMAÇÃO MUSICAL DO **BOURBON STREET**

AULAS GASTRONÔMICAS E JANTARES EXCLUSIVOS COM CHEFS RENOMADOS

COMPRE JÁ SEU INGRESSO • VAGAS LIMITADAS

foodpass.com.br/vejasp

Saiba mais sobre o evento em vejasp.com

PATROCÍNIO

Seara Gourmet · DANUBIO · FAIXA AZUL · VOLVO

APOIO

Brahma Extra · evino

Abril

Se o seu Mercedes pudesse escolher: Óleo Genuíno Mercedes-Benz.

Mais performance. Mais eficiência. Menos desgaste.

Com o Óleo Genuíno Mercedes-Benz, você ganha em desempenho, confiabilidade e durabilidade.
Disponível a partir de abril na Rede de Concessionários Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz
The best or nothing.

DESAFIO